

Zweimüller, Markus

**Public Private Partnership (PPP)
in Österreich - das Projekt
„PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“**

BACHELORARBEIT

HOCHSCHULE MITTWEIDA (FH)

UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Fachbereich Wirtschaftswissenschaften

Mittweida, 2009

Zweimüller, Markus

**Public Private Partnership (PPP)
in Österreich - das Projekt
„PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“**

eingereicht als

BACHELORARBEIT

an der

HOCHSCHULE MITTWEIDA (FH)

UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Fachbereich Wirtschaftswissenschaften

Mittweida, 2009

Erstprüfer: Prof. Dr. René-Claude URBATSCH

Zweitprüfer: Friedrich SPATZENEGGER

Kaufmännischer Leiter Alpine Bau GmbH, ZNL Salzburg.

Bibliographische Beschreibung und Referat

Bibliographische Beschreibung:

Zweimüller, Markus

Public Private Partnership (PPP) in Österreich – Das Projekt „PPP Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“.

- 2009. – 68 Seiten. Mittweida, Hochschule Mittweida (FH), Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Bachelorarbeit, 2009.

Referat:

Ziel dieser Arbeit ist es, einen groben Überblick über Public Private Partnership (PPP), die Vorstellung der Modelle, Wesensmerkmale etc., zu vermitteln.

Die zunehmende Verschlechterung der Haushaltslage in Österreich wie auch in anderen Ländern Europas und die Notwendigkeit von Infrastruktur-neubauten durch die Globalisierung und Erschließung von neuen Märkten zwingen die öffentliche Hand, die Finanzierung auf alternativem Wege abzuwickeln. Diese alternative Form der Finanzierung sind Public Private Partnership (PPP) Modelle. Erarbeitet wird das System von diesen Partnerschaften anhand des in Österreich größten Infrastrukturprojektes. Hierzu wird auf die Entstehung, die Ausschreibungsphase, Vergabe und die Bauausführung eingegangen. Die Aufgaben der öffentlichen Hand und des privaten Wirtschaftsteilnehmers dieser Partnerschaft während der Bauzeit und dem anschließenden Betrieb werden erläutert.

Das Ergebnis dieser Arbeit werden Informationen über Public Private Partnerships (PPP) und ein allgemeiner Überblick über das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, sein.

Vorwort

Die vorliegende Arbeit ist im Zuge meines Studiums, Bachelor of Arts im Businessmanagement - Vertiefung Internationales Management, an der Hochschule Mittweida (FH) – University of Applied Sciences und meiner Tätigkeit als Baukaufmann bei der Firma Alpine Bau GmbH entstanden.

Um mein Wissen zu erweitern und auch um neue bzw. alternative Wege der Entwicklung und Ausführung von Bauprojekten kennenzulernen, habe ich mich entschieden, über Public Private Partnerships (PPP) im Infrastrukturwesen zu schreiben.

Das erste große Public Private Partnership (PPP) Projekt in Österreich, genannt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, war dafür die Grundlage, um diese alternative Finanzierungs- und Ausführungsmethode, welche nun auch in Österreich große Beliebtheit gewinnt, zu durchleuchten.

Recht herzlich bedanken möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Urbatsch und bei Herrn Spatzenegger für die Übernahme der Betreuung bei der Erstellung meiner Bachelorarbeit. Großer Dank gebührt diesen Herren für die hilfreichen und wertvollen Anregungen.

Großer Dank gilt auch allen anderen Personen für Ihre Unterstützung und Hilfe bei Fragen, die im Zuge der Arbeitserstellung entstanden sind.

Weiterer Dank gebührt meiner Familie, Freunden und auch Arbeitskollegen, die in der Zeit der Ausarbeitung meiner Bachelorarbeit meine Launen ertragen mussten und mich immer wieder motiviert haben, dieses „Projekt“ zu beenden.

Zusammenfassend nochmals DANKE an alle Beteiligten.

Markus Zweimüller

Inhaltsverzeichnis

Bibliographische Beschreibung und Referat	I
Vorwort	II
Inhaltsverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
1. Einleitung.....	1
1.1. Problemstellung – Allgemein Public Private Partnership (PPP).....	2
1.2. Zielsetzung	11
1.3. Methodisches Vorgehen	13
2. Das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“	15
2.1. „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ – Allgemein, Partner, Hintergründe.....	16
2.1.1. Asfinag	19
2.1.2. Bonaventura	22
2.1.3. Arge PPP Ostregion	25
2.2. „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ – Daten, Zahlen, Fakten ..	28
2.2.1. Entstehung, Ausschreibung und Vergabe	31
2.2.2. Technischer Überblick	35
2.2.3. Aufgaben des Betreibers – der Bonaventura.....	45
2.2.4. Vergütungen der Asfinag an die Bonaventura.....	47

2.3. Mögliche Schwachstellen, Risiken und deren Bereinigung.....	52
2.3.1. Schwachstellen und Risiken.....	53
2.3.2. Bereinigung	56
2.3.3. Konsequenzen	58
 3. Abschließende Betrachtung	59
3.1. Ergebnis	59
3.2. Maßnahmen.....	65
3.3. Konsequenzen.....	67
 Literaturverzeichnis.....	IX
Erklärung zur selbständigen Anfertigung der Arbeit.....	XXIII

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Streckenverlauf des Gesamtprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“	15
Abb. 2: Asfinag AG Organigramm	20
Abb. 3: Asfinag AG – Betriebsstruktur neu	21
Abb. 4: Beteiligungsverhältnis der Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH	23
Abb. 5: Beteiligungsverhältnis der Arge PPP Ostregion	26
Abb. 6: Struktur der Unternehmen der Arge PPP Ostregion.	27
Abb. 7: Streckenverlauf des Gesamtprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“	29
Abb. 8: Vignettentarife – Vignettenpreise pro Fahrzeugkategorie	48
Abb. 9: Nutzfahrzeugemaut	48
Abb. 10: Kombiniertes Vergütungsmodell der Asfinag 1	50
Abb. 11: Kombiniertes Vergütungsmodell der Asfinag 2	50
Abb. 12: Streckenverlauf des Gesamtprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aufgabenteilung zwischen Asfinag und Bonaventura	18
Tabelle 2: A5 Süd – Behördenverfahren/Trassenverordnung.....	36
Tabelle 3: S1 West – Behördenverfahren/Trassenverordnung.....	36
Tabelle 4: S1 Ost – Behördenverfahren/Trassenverordnung	37
Tabelle 5: S1 Umfahrung Süßenbrunn – Behördenverfahren/ Trassenverordnung	37
Tabelle 6: Technischer Überblick - Gesamtprojekt	38
Tabelle 7: Meilensteine Autobahnabschnitt A5 – Abschnitt Eibesbrunn bis Schrack	40
Tabelle 8: Meilensteine Schnellstraßenabschnitt S1 West – Abschnitt Eibesbrunn bis Korneuburg	41
Tabelle 9: Meilensteine Schnellstraßenabschnitt S1 Ost – Abschnitt Süßenbrunn bis Eibesbrunn	41
Tabelle 10: Meilensteine Schnellstraßenabschnitt S2 – Abschnitt Umfahrung Süßenbrunn	42

Abkürzungsverzeichnis

A5	Autobahn 5 (Bezeichnung der Autobahn)
Abb.	Abbildung
AG	Aktiengesellschaft
Arge	Arbeitsgemeinschaft
Asfinag AG	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bonaventura GmbH	Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH
bzw.	beziehungsweise
ca.	Circa (lateinisches Wort für „ungefähr“)
d.h.	das heißt
etc.	et cetera (lateinisches Wort für „und so weiter“)
EU	Europäische Union
EUR	Euro (Währung)
f.	und die folgende (bei Seitenangaben)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
LKW	Lastkraftwagen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPP	Öffentlich Private Partnerschaft
PPP	Public Private Partnership

RTA	Rail Tec Arsenal Fahrzeug Versuchsanlagen GmbH
S1	Schnellstraße 1 (Bezeichnung der Straße)
S2	Schnellstraße 2 (Bezeichnung der Straße)
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungs GmbH
usw.	und so weiter
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

1. Einleitung

Die Notwendigkeit von Infrastrukturerschließungen, begründet durch die Globalisierung und Erschließung von neuen Märkten und Regionen und der hohe Bedarf an teilweise nicht mehr vorhanden Finanzmitteln stellen den Staat und die privaten Unternehmen vor neue Probleme und Versuche, diese Erschwernisse durch alternative Wege zu meistern.

Die wachsende Haushalts- und Liquiditätsengpässe des Staates stellen die herkömmliche Art der öffentlichen Aufgabenerfüllung in Frage. Ebenso führt die bereits sehr angespannte Finanzlage zu enormen Einschränkungen der Investitionstätigkeiten, wodurch wiederum die derzeit noch eher gute Stabilität des privaten Sektors gefährdet wird.¹

Der Staat versucht durch diese finanziellen Probleme seine Beteiligungsvermögen zu veräußern, jedoch nur in dem Umfang, dass seine Einflüsse in diesen betreffenden Beteiligungen bzw. Bereichen nicht verloren gehen.²

Eine Alternative für die Umsetzung notwendiger Projekte, z.B. im Infrastrukturwesen, und somit eine Lösung für diese neuen Herausforderungen, welche grundsätzlich vom Staat abzuwickeln wären, sind **Public Private Partnerships (PPP)**.

Der Begriff Public Private Partnership (PPP) oder Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP) bezeichnet die Zusammenarbeit der öffentlichen Hand (der jeweiligen zuständigen Bereiche von Bund, Ländern und Kommunen) als Auftraggeber und der privaten Wirtschaft als Auftragnehmer mit dem Ziel einer wirtschaftlicheren Erfüllung von öffentlichen Aufgaben.³

¹ Vgl. Streckenbach, Maren-Susan: Public-Private-Partnership. Begriffsabgrenzung, Funktionsweise und Entwicklung von öffentlich-privaten Kooperationen in Deutschland, Norderstedt, 2005, S. 1.

² Vgl. Bös, Dieter; Schneider, Friedrich: Private-public partnership: Gemeinschaftsunternehmen zwischen Privaten und der öffentlichen Hand, Linz, 1996, S. 4

³ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 3.

Mit dieser Form der Finanzierung bzw. mit dieser alternativen Umsetzungsform von Projekten, sprich dieser engen Zusammenarbeit zwischen Staat und privaten Unternehmen, ist es möglich, die gesamtwirtschaftlichen Anforderungen zu erfüllen und kurzfristig, wie auch langfristig, Ziele zu erreichen.

Bei der Umsetzung wird auf verschiedene Modelltypen, welche an den einzelnen Finanzierungsbedarf angepasst werden können, zurückgegriffen.

Public Private Partnerships (PPP) gewinnen zunehmend an Bedeutung und werden in den kommenden Jahren sicherlich in Österreich in verschiedenen Bereichen (z.B. Bau-, Finanzierungs-, Betreiberprojekte) mit positiven Effekten abgewickelt werden.

1.1. Problemstellung

Allgemein Public Private Partnership (PPP)

Die Haushaltsslage in Österreich verschlechterte sich ebenso, wie auch in vielen anderen Ländern Europas, in den letzten Jahrzehnten in manchen Staatsbereichen enorm. Diese Liquiditätsengpässe stellen derzeit die öffentliche Erfüllung der Staatsaufgaben in Frage. Trotzdem ist jetzt die Notwendigkeit von Investitionen noch stärker gegeben, um den Fortschritt der wirtschaftlichen Entwicklung und die somit verbundenen Standorte von österreichischen Firmen zu erhalten. Die Infrastruktur gilt hierbei als wichtiger Standortfaktor, denn die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs steht in engem Zusammenhang mit der Qualität und Leistungsstärke seiner Infrastruktureinrichtungen. Ein effizientes und gut ausgebautes Infrastrukturnetz ist das Grundprinzip, um den wirtschaftlichen Anforderungen sowohl hinsichtlich Transportangebot als Bestandteil des modernen arbeitsteiligen Produktionsprozesses, als auch hinsichtlich der Bereiche Bildung, Sicherheit, Gesundheitswesen usw. zu entsprechen.⁴

⁴ Vgl. Homepage BMF Bundesministerium für Finanzen: Public Private Partnerships.
https://www.bmf.gv.at/budget/privatepublicpartne_7614.htm?q=ppp – Aufruf: 02.05.2009

Um dieser negativen Entwicklung des Haushaltsbudgets entgegenzuwirken wird auch in Österreich auf alternative Wege zurückgegriffen. Dies geschieht durch die Umsetzung der anstehenden Projekte, vor allem im Infrastrukturwesen, in Form von **Public Private Partnerships (PPP)**.

Allgemein lassen sich Public Private Partnerships (PPP), welche eine immer größere Rolle spielen, wie folgt beschreiben:

Der Begriff Public Private Partnership (PPP) bezeichnet eine Form des Zusammenwirkens zwischen öffentlichen Stellen und der privaten Wirtschaft. Ziele dieses Zusammenwirkens sind vor allem die Finanzierung, der Bau, die Renovierung oder die wirtschaftliche Nutzung einer Infrastruktureinrichtung oder die Erbringung von Dienstleistungen.⁵

Wesensmerkmale von Public Private Partnerships (PPP) sind:

- Public Private Partnerships (PPP) sind langfristig angelegte Partnerschaften (in Form von Zusammenarbeit) zwischen der öffentlicher Hand und der privaten Wirtschaft bei Planung, Finanzierung, Erstellung, Betrieb und Verwertung von bis dato rein staatlich erbrachten Leistungen und Projekten mit dem Ziel der Effizienzsteigerung.⁶
- Die Projektfinanzierung erfolgt meist durch die Privatwirtschaft. Eine Aufschüttung zur Finanzierung durch öffentliche Mittel ist jedoch möglich.⁷

⁵ Vgl. Homepage Europa: Öffentliches Auftragswesen, Grünbuch zu öffentlich-privaten Partnerschaften.
<http://europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l22012.htm> - Aufruf: 02.05.2009

⁶ Vgl. Jonas, Stefanie: Modelle des Public Private Partnership – Vertragsgestaltung und Finanzierungslösungen, Saarbrücken, 2007, S. I.

⁷ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 4.

- Der wesentliche Part bei der Konzeption, Durchführung, Inbetriebnahme und Finanzierung ist der private Wirtschaftspartner. Der öffentliche Part ist dagegen für die Bestimmung und Überwachung der eigenen Ziele, der Qualität der angebotenen Dienstleistung und Preispolitik verantwortlich.⁸
- Die bei dem jeweiligen Projekt vorhandenen Risiken werden zwischen dem öffentlichen und privaten Partner aufgeteilt. Grundsätzlich bedarf es jedoch der Fähigkeit, das jeweilige Risiko beurteilen, kontrollieren und beherrschen zu können.⁹

Festzuhalten bleibt, dass Public Private Partnerships (PPP) Projekte **nicht** mit „**Privatisierungen**“ gleichzusetzen sind, da ein großer Teil der Projektverantwortung beim öffentlichen Part der Partnerschaft bleibt.

Eine Privatisierung ist eine durch Einfluss- oder Aufgabenverlagerung bewirkte Grenzverschiebung zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Wirtschaftsteilnehmer zugunsten der Privatwirtschaft.¹⁰

Public Private Partnership (PPP) Modelle machen es möglich, die Vorteile des öffentlichen und privaten Sektors durch eine ausgewogene **Chancen- und Risikoverteilung** nach dem Prinzip, dass jeder die Aufgabe übernimmt, die er am besten kann, zu nutzen.¹¹

Die Projektrisiken werden durch die Risikomanagementkompetenz der Public Private Partnership (PPP) Partner optimal verteilt.

⁸ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 4.

⁹ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 5.

¹⁰ Vgl. Brede, Helmut: Grundzüge der Öffentlichen Betriebswirtschaftslehre, München, 2005, S. 39

¹¹ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, PPP Public Private Partnership.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=407> - Aufruf: 19.04.2009

Es sind **keine reinen Finanzierungsgeschäfte**, die Partnerschaft beinhaltet immer die Ausführung des gemeinsamen Projektes. Public Private Partnerships (PPP) Modelle können aufgrund der Nutzung der Vorteile, die der einzelne Partner hat und in weiterer Folge durch die Optimierung dieser Vorteile, einen großen Nutzen für das Gesamtprojekt bringen. Ebenso ist durch das Zusammenspielen von Know-How und Kompetenzen, sprich eine optimale Ressourcenverwendung (Kapital, Personal, Betriebsmittel, etc.) der Public Private Partnership (PPP) Partner die Möglichkeit gegeben, Projekte schneller und kostengünstiger umzusetzen und zu betreiben. Private Unternehmen können durch ihre langjährige Erfahrung sowohl die Projekt- und Betriebsrisiken, ebenso aber auch die Chancen besser einschätzen und dadurch zur wirtschaftlicheren Umsetzung beitragen.

Weitere Vorteile der Öffentlich Privaten Zusammenarbeit sind die schnellere, meist termin- und budgettreue Fertigstellung von Projekten, sowie die Effizienzsteigerung durch das betriebswirtschaftliche Management der privaten Unternehmen.

Das Hauptziel bei der Realisierung von Public Private Partnerships (PPP) ist es, Effizienzgewinne umzusetzen, indem der private Wirtschaftsteilnehmer über den gesamten Lebenszyklus in das jeweilige Projekt involviert ist.¹²

Angewendet werden die Public Private Partnerships (PPP) bereits in zahlreichen europäischen Ländern. Vorreiterpositionen haben hierbei Frankreich, Portugal, Großbritannien und Deutschland. Vor allem Großbritannien ist das für den europäischen Raum am meisten fortgeschrittene Land am Sektor Public Private Partnership (PPP). Hier wurden mit diesem Modell z.B. bereits ca. 650 km Autobahn, mit zehn Konzessionsmodellen, umgesetzt.

In Österreich wurden ebenso bereits zahlreiche Public Private Partnership (PPP) Projekte erfolgreich abgeschlossen. Hierzu zählen das Mautsystem der Asfinag

¹² Vgl. Jonas, Stefanie: Modelle des Public Private Partnership – Vertragsgestaltung und Finanzierungslösungen, Saarbrücken, 2007, S. 7.

AG¹³ welches der Firma EUROPASS übertragen wurde, der Güterterminal Werndorf der ÖBB¹⁴ mit Partner und der Klima-Wind-Kanal zum Testen von Schienenfahrzeugen der SCHIG¹⁵ mit der Betreibergesellschaft RTA¹⁶. Weitere Projekte wurden im Bereich Tourismus, Krankenhaus- und Schulwesen entwickelt und erfolgreich abgeschlossen.

Erfolgreich abgewinkelte Projekte im Gesundheitswesen sind beispielsweise das Unfallkrankenhaus in Linz und das Landeskrankenhaus Vöcklabruck.¹⁷

In den Bereichen Gesundheits- und Schulwesen könnte es wohl in Zukunft die größten Zuwächse von Public Private Partnership (PPP) Projekten geben da der Staat durch die bereits hohe Verschuldung in den meisten Fällen für diese Sektoren kein Kapital aufbringen kann.

Die Finanzierung und Umsetzung wird in diesen Bereichen durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen sicherlich fruchten und in weiterer Folge ausbaufähig sein.

Bei den oben aufgelisteten Projekten wurde bereits bewiesen, dass Public Private Partnership (PPP) Modelle große Vorteile für die öffentliche Hand und auch das jeweilige private Unternehmen bringen, jedoch gibt es auch Länder wie z.B. Ungarn, wo das Projekt „Mautautobahn M5“ nicht den gewünschten Erfolg brachte, da der Konzessionär aufgrund der vertraglich geregelten Tarifoheit überhöhte Mautsätze von den Nutzern der Mautautobahn einhob.¹⁸

¹³ Asfinag AG: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs Aktiengesellschaft

¹⁴ ÖBB: Österreichische Bundesbahnen

¹⁵ SCHIG: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungs GmbH

¹⁶ RTA: Rail Tec Arsenal Fahrzeug Versuchsanlagen GmbH

¹⁷ Vgl. Oberösterreichische Nachrichten: In Österreich steckt PPP noch in den Kinderschuhen, Linz 17.10.2008, S. Geld 4.

¹⁸ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, FAQ – Was ist PPP, Vor- und Nachteile von PPP Projekten.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=213> - Aufruf: 16.10.2008

In Österreich konnte das Projekt Brenner-Tunnel nicht in Form eines Public Private Partnership (PPP) Modells abgewickelt werden, da die Risiken und die Investitionssummen für die privaten Unternehmen zu groß waren.¹⁹

Die verschiedenen Anwendungsbereiche für Public Private Partnership (PPP) Projekte fordern unterschiedliche, für das einzelne Projekt optimale **Modelle**. Die drei häufigsten Gruppen werden nachstehend erklärt.

Bei einem **Betreibermodell** wird das entstandene Projekt gegen ein entsprechendes, vertraglich festgelegtes Entgelt ganz oder teilweise von dem privaten Unternehmen betrieben.²⁰

Grundsätzlich spricht man von Betreibermodellen, wenn zusätzlich zu sonstigen Leistungsinhalten des Projektes der Betrieb, die Instandhaltung, die Wartung oder sonstige Facility-Management-Aufgaben von Privaten übernommen werden. Relativ oft anzutreffen sind Betreiberverträge z.B. im Bereich der Abwasserentsorgung. Das private Unternehmen erbringt beim Betreibermodell im einvernehmlichen Zusammenwirken mit dem öffentlichen Partner die für die Planung, die Sanierungen, den Ausbau, die Ausrüstung und die Finanzierung, sowie für eine zumeist lange Laufzeit von 20 bis 30 Jahren für den Betrieb der Anlage notwendigen Leistungen.

Das wirtschaftliche Risiko (Risiko durch Finanzierung, Planung, Errichtung und Betreuung) wird hierbei vom privaten Unternehmen getragen, der öffentliche Partner erfüllt seine staatlichen Verpflichtungen. Dieses Modell sieht vor, dass der Private ein privatrechtliches Entgelt von der öffentlichen Hand erhält. Die Betriebs- und Erhaltungskosten werden durch die eingenommenen Gebühren von den Nutzern dieser entstanden Infrastruktur refinanziert.

¹⁹ Vgl. Homepage Wirtschaftsblatt, Kein PPP für Brenner-Tunnel.
<http://wirtschaftsblatt.at/archiv/2753334/print.do> - Aufruf: 27.06.2009

²⁰ Vgl. Jonas, Stefanie: Modelle des Public Private Partnership – Vertragsgestaltung und Finanzierungslösungen, Saarbrücken, 2007, S. 7.

Die Erhaltungsarbeiten werden entweder aufgrund eines Betreibervertrages von dem privaten Unternehmen selbst oder durch die Weiterleitung der Benutzungsgebühren direkt vom Staat durchgeführt, dies ist im Vertrag, in dem sich die öffentliche Hand die nötigen Kontroll- und Zugriffsrechte sichert, geregelt. Nach Ablauf einer bestimmten Frist nach Fertigstellung des Projektes ist die Rückzahlung der Kosten durch den Staat abgeschlossen und das Projekt geht in dessen Eigentum über. Der private Partner haftet noch einige Jahre für die Gewährleistung nach der Übergabe.²¹

Betreibermodelle werden auch bei Investitionsgütergeschäften im Rahmen des internationalen Markteintritts bzw. der internationalen Marktbearbeitung verwendet. Hier errichtet ein Unternehmen, meist im Bereich des Anlagegeschäfts, für ein anderes Unternehmen im Ausland eine Anlage und betreibt diese bis zur Übergabe an den Kunden.²²

Erstmals eingesetzt wurde ein Betreibermodell im deutschen Bundesland Niedersachsen bereits zu Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts.²³

Bei den **Kooperationsmodellen**, die als Public Private Partnership (PPP) abgewickelt werden, werden öffentliche Aufgaben auf eine privatrechtliche Gesellschaft übertragen. Hier sind die öffentliche Hand und ein oder mehrere private Unternehmen beteiligt.²⁴

Das private Unternehmen ist nicht nur finanziell an dem gesamtwirtschaftlichen Unternehmen beteiligt, sondern bringt ihre unterschiedlichen Kompetenzen in dieses Unternehmen bzw. in diese Partnerschaft ein.

²¹ Vgl. Bremer, Brigitte G.: Public Private Partnership – Ein Praxislexikon, Köln, 2005, S. 23

²² Vgl. Kutschker, Michael; Schmid, Stefan: Internationales Management, 5. Auflage, München, 2006, S. 901 - 903

²³ Vgl. Schima, Manfred: Public Private Partnership – Neue Kooperationsformen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben aus betriebswirtschaftlicher, rechtlicher und steuerlicher Sicht, dargestellt am Beispiel der kommunalen Siedlungswasserwirtschaft, Linz, 2000, S. 16

²⁴ Vgl. Bremer, Brigitte G.: Public Private Partnership – Ein Praxislexikon, Köln, 2005, S. 60

Im Gegensatz zu den Betreibermodellen, wo die Planung, der Bau, der Betrieb und die Finanzierung der Anlage ausschließlich von dem privaten Unternehmen übernommen wird, tritt bei Kooperationsmodellen an die Stelle eines rein privatwirtschaftlichen ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, an dem die öffentliche Hand maßgeblich, üblicher Weise mit zumindest 51% der Anteile, beteiligt ist. Des Öfteren bleibt es hier nicht nur bei der gesellschaftsvertraglichen Vereinbarung, sondern es folgen zwischen den Partnern noch zusätzliche Vertragsabreden, bei denen Mietkauf-, Leasing-, Miet- sowie Betreiber-, Contracting- und Konzessionsvereinbarungen getroffen werden.²⁵

Das Kooperationsmodell eignet sich dann, wenn es nicht möglich ist, die auszuführenden Leistungen so explizit zu definieren, dass eine Ausschreibung und Vergabe zu einem Festpreis an die private Wirtschaft erfolgen kann.²⁶

Beim **Konzessionsmodell** hingegen wird dem privaten Partner das Recht übertragen, seine Kosten direkt über die eingehobenen Entgelte der Nutzer zu finanzieren.

Die Partnerschaft zwischen der öffentlichen Hand und einem privaten Wirtschaftsteilnehmer, im Rahmen eines Konzessionsmodells, ist dadurch gekennzeichnet, dass das private Unternehmen dazu berechtigt ist bzw. auch dazu verpflichtet wird, bestimmte Projekte, Güter oder Leistungen der Öffentlichkeit anzubieten. Das private Unternehmen nimmt dadurch der öffentlichen Hand die Staatsaufgabe ab und erbringt dem Staat eine Leistung. Die Besonderheit beim Konzessionsmodell liegt darin, dass das private Unternehmen das Entgelt für seine Leistung teilweise oder vielleicht sogar ausschließlich von den Kunden, d.h. von denen, die die betreffende Leistung

²⁵ Vgl. Bremer, Brigitte G.: Public Private Partnership – Ein Praxislexikon, Köln, 2005, S. 60

²⁶ Vgl. Pree, Martin: Neue Einsatzmöglichkeiten von Public Private Partnership zur Finanzierung öffentlicher Einrichtungen, Reichenthal, 2002, S. 85

konkret in Anspruch nehmen (zu denen auch staatliche Einrichtungen gehören können), erhält.²⁷

Diese vertraglich festgelegten Entgeltzahlungen dienen zur Amortisierung der Investitionskosten, neben den fixen Zahlungen durch die öffentliche Hand, und werden meist über einen festen Zeitraum (lange Laufzeiten von beispielsweise 30 Jahren) vereinbart. Mittels einer Barwertfinanzierung wird das private Unternehmen in die Lage versetzt, zu Kommunalkreditkonditionen finanzieren zu können.²⁸

Dieses Modell wird oft bei Autobahnneubauten angewendet. Das private Unternehmen, welches den Zuschlag für die Ausführung eines Projektes erhält, gründet sodann die Projektgesellschaft, welche in weiterer Folge die notwendigen finanziellen Mittel zur Durchführung der Investition aufnimmt.²⁹

Konzessionsmodelle werden des Öfteren mit Kooperationsmodellen und auch mit Betreibermodellen, um den besten Gesamtnutzen zu erwirtschaften (einerseits für die öffentliche Hand, andererseits für das private Unternehmen), kombiniert.

Die Auswahl des geeigneten Public Private Partnership (PPP) Modells sollte somit zielgerichtet auf das jeweilig vorliegende Projekt, erfolgen um das gemeinsame Ziel optimal zu erreichen.

²⁷ Vgl. Eilmansberger, Thomas; Holoubek, Michael; Kalss, Susanne; Lang, Michael; Lienbacher, Georg; Lurger, Brigitta; Potacs, Michael: Public Private Partnership, Wien, 2003, S.104

²⁸ Vgl. Wallner, Christina: Public Private Partnership – Neue Kooperationsformen zur Erfüllung kommunaler Infrastrukturaufgaben, Wels, 2002, S. 35

²⁹ Vgl. Seyerlehner, Robert: Public Private Partnership als Finanzierungsmöglichkeit für die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Theater, Linz, 2006, S. 32

1.2. Zielsetzung

Die angespannte **Liquiditätslage** in Österreich wie auch in zahlreichen anderen Staaten verschlechtert sich immer weiter, weshalb die Suche nach alternativen Finanzierungslösungen für die Umsetzung von notwendigen, von der öffentlichen Hand zu erfüllenden, Infrastrukturprojekten immer mehr an Bedeutung gewinnen wird.³⁰ Dieser Trend führt zu einer vermehrten Umsetzung von Projekten als Public Private Partnership (PPP) Modell, sprich einer Partnerschaft zwischen der öffentlichen Hand und der privaten Wirtschaft.

Seitens des privaten Wirtschaftsteilnehmers sind die Ziele der Zugang zu öffentlichen Ressourcen, beispielsweise zu Grundstücken, um bei einer risikoarmen Durchführung von Projekten eine hohe Rendite zu erreichen. Der öffentliche Partner des jeweiligen Public Private Partnership (PPP) Modells kann seinen Aktionsradius und seine Handlungsform weit über die traditionellen Formen des Verwaltungshandelns des Staates erweitern, somit neue Managementprinzipien vom privaten Partner kennen lernen und zusätzliche Finanzmittel mobilisieren.³¹

Von großer Bedeutung für die öffentliche Hand, bei dem jeweiligen Beginn eines Projektes, ist die Ermöglichung einer schrittweisen, systematischen Vorbereitung der öffentlichen Leistungserstellung unter Wettbewerbsbedingungen, durch die Zusammenarbeit mit dem privaten Wirtschaftsteilnehmer. Dieser Effekt kann zur Ausschöpfung von Einsparungspotentialen führen.³²

³⁰ Vgl. Homepage BMF Bundesministerium für Finanzen: Public Private Partnerships.
https://www.bmf.gv.at/budget/privatepublicpartne_7614.htm?q=ppp – Aufruf: 02.05.2009

³¹ Vgl. Klabe, Michael: Sind Public Private Partnerships für Europäische Regionen wirtschaftlich? Ein Vergleich zwischen Schottland und Nordrhein-Westfalen, Hamburg, 2009, S. 13

³² Vgl. Gerstlberger, Wolfgang; Schneider, Karsten: Öffentlich Private Partnerschaften. Zwischenbilanz, empirische Befunde und Ausblick, Berlin, 2008, S. 79 - 80

Um einen groben Überblick über Public Private Partnership (PPP) zu erhalten, dient diese Arbeit. Ziel ist es, über die Grundlagen, Wesensmerkmale und Modelle dieser Partnerschaften zu informieren.

Ebenso ist, wie bereits unter Punkt 1.1. erläutert, ersichtlich, dass Public Private Partnerships (PPP) Modelle bei geeigneten Vorhaben ein sinnvoller Weg zur Erhöhung der Liquiditätslage des Staates sind.

Viele **Aspekte** von Public Private Partnerships (PPP), beginnend bei der Ausschreibung eines Projektes, den ausführenden Firmen aus der privaten Wirtschaft und deren Zusammenspiel mit dem staatlichen Betrieb werden später anhand des größten Infrastrukturprojektes Österreichs in diesem Sektor der alternativen Finanzierung bzw. Ausführung veranschaulicht. Dieses Projekt hat eine Vorzeigestellung in Österreich erhalten, da es hier das erste Infrastrukturbauprojekt in Form eines Public Private Partnerschaft (PPP) Modells ist. Es ist unter dem Namen **„PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“** bekannt.

Die Aufteilung der **Risiken** zwischen den Partnern von Beginn der Planung bis zur Fertigstellung des Projektes, ebenso während der jeweiligen vertraglich festgelegten anschließenden Betriebsphase bzw. den Lebenszyklus der Anlage wird ersichtlich sein.

„Die Entscheidung für ein PPP-Modell erfordert ein komplexes Ausschreibungsverfahren einschließlich der Wahl eines geeigneten Vergabeverfahrens. PPP-Projekte sind dann erfolgreich, wenn die öffentliche Hand ihre eigenen Ziele klar definiert und es zu einem fairen Wettbewerb kommen lässt. Auch die Risiken müssen fair zwischen öffentlicher Hand und privatem Investor über den Lebenszyklus verteilt werden“.³³

Bezugnehmend auf die einzelnen Modelle von Public Private Partnerships (PPP) wird anhand des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, wie im

³³ Bremer, Brigitte G.: Public Private Partnership – Ein Praxislexikon, Köln, 2005, S. 9

Absatz zuvor bereits kurz angeschnitten, das Konzessionsmodell präsent sein. Bei diesem Bauvorhaben kann die Partnerschaft aufgrund der Nutzung der Vorteile, die der einzelne Partner hat, und in weiterer Folge durch die Optimierung dieser Vorteile, einen großen Nutzen für das Gesamtprojekt bringen. Ebenso ist durch das Zusammenspielen von Know-how und Kompetenzen, sprich eine **optimale Ressourcenverwendung** (Kapital, Personal, Betriebsmittel etc.), der Public Private Partnership (PPP) Partner die Möglichkeit gegeben, Bauprojekte schneller und kostengünstiger umzusetzen und zu betreiben. Private Unternehmen können durch ihre langjährige Erfahrung die Projekt- und Betriebsrisiken und die Chancen besser einschätzen und dadurch zur wirtschaftlicheren Umsetzung beitragen.

Grundsätzlich wird ein grober Überblick über die Theorie bis zur praktischen Ausführung von Public Private Partnerships (PPP) dieser Arbeit zu entnehmen sein.

1.3. Methodisches Vorgehen

„Durch das Zusammenschalten der Kompetenzen nach dem Motto „jeder macht das, was er am Besten kann“, können Straßen schneller und kostengünstiger gebaut und betrieben werden.“³⁴

Mit diesem (aus Sicht des Bearbeiters dieser Arbeit) „Leitsatz“, wird von einem Partner des größten Public Private Partnership (PPP) Projektes Österreichs, welches sich „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ nennt, geworben. Es wird in den nächsten Abschnitten dieser vorliegenden Arbeit, wie auch bereits im allgemeinen Teil im ersten Kapitel, eine überblicksmäßige Erklärung der alternativen Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft geben und es wird versucht, diesen „Leitsatz“ zu hinterleuchten und einen Überblick über dieses Infrastrukturprojekt zu geben.

³⁴ Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, PPP Public Private Partnership.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Kat=2 - Aufruf: 05.05.2009

Das folgende Kapitel (Punkt 2.1.) dieser Arbeit beschäftigt sich mit der Entstehungsgeschichte, der Ausschreibungsphase und weiteren Hintergründen des Infrastrukturbauvorhabens „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“. Hier wird auf die öffentliche Hand und auf die ausführende Firma, also das private Unternehmen, eingegangen. Die Aufgabenteilung der Public Private Partnership (PPP) Partner wird erläutert.

In Punkt 2.2. wird das Infrastrukturprojekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, welches das größte Projekt dieser alternativen Umsetzungsform in Österreich ist, näher durchleuchtet. Technische Daten, aufgrund derer die Komplexität des Bauvorhabens ersichtlich sein wird, werden angeführt. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten und Inbetriebnahme des Straßenabschnittes hat der Betreiber, das private Unternehmen, diverse Aufgaben zu erfüllen. Diese Betreiberaufgaben und die Refinanzierung werden erklärt.

Mit den möglichen Risiken und möglichen Schwachstellen dieses Infrastrukturbauvorhabens „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ beschäftigt sich das Kapitel 2.3. samt der Erläuterung von möglichen Bereinigungsvorschlägen. Die daraus folgenden Konsequenzen können zu einem Verbesserungspotential für weitere Projekte führen.

In der am Ende dieser Arbeit abschließenden Betrachtung werden die einzelnen Kapitel nochmals zusammengefasst und Ergebnisse abgeleitet. In diesem Punkt werden Maßnahmen und Konsequenzen für die Zukunft von Public Private Partnership (PPP) Projekten in Österreich angeführt sein.

Die folgende Aussage könnte dafür sicherlich eine ausschlaggebende Richtung weisen:

„Auf Grund der Finanzkrise und der aktuellen politischen Prioritätensetzung wird die Umsetzung von PPP-Projekten nunmehr zurückhaltender beurteilt.“³⁵

³⁵ Homepage BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Public Private Partnerships.
<https://www.bmvit.gv.at/ministerium/ppp.html> – Aufruf: 19.04.2009

2. Das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“

Das in Österreich größte Public Private Partnership (PPP) Modell im Bereich Infrastrukturwesen ist das Projekt **„PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“**. Es handelt sich hierbei um ein Infrastrukturbauvorhaben im Osten Österreichs und dieses beinhaltet neben dem Schnellstraßen- bzw. Autobahnbau auch die Errichtung von Brücken-, Lärmschutz-, Raststättenbauten, etc. Die neu zu errichtende Strecke hat eine Länge von 51 Kilometer hochrangigem Straßennetz. Dieser Projektname basiert auf der symbolischen, optischen Anordnung der drei Straßenverbindungswege, die somit ein Ypsilon in umgedrehter Position ergeben. Die Straßensysteme, die das Projekt „PPP Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“ umfasst, sind in der folgenden Streckenkarte ersichtlich.

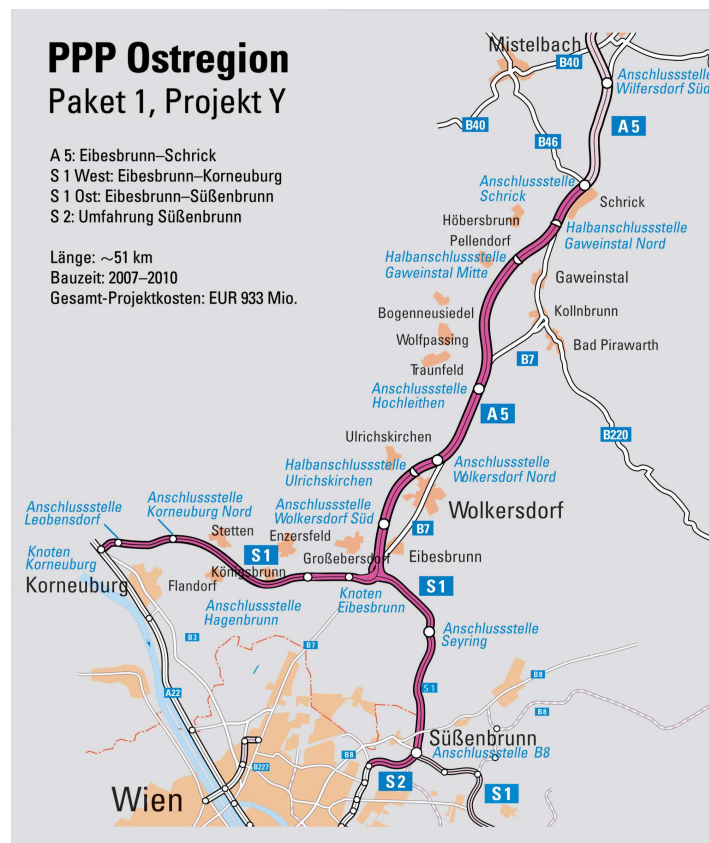


Abb.1: Streckenverlauf des Gesamtprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“³⁶

³⁶ Quelle: Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektbeschreibung.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCqi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 07.05.2009

Dieses Projekt „PPP Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“ umfasst den Bau des südlichen Teiles der Autobahn A5 und verbindet die Orte Eibesbrunn und Schrick. Weitere Bauabschnitte bilden die Schnellstraße S1 West, die Wiener Außenring Schnellstraße von Eibesbrunn nach Korneuburg und die Schnellstraße S1 Ost von Eibesbrunn nach Süßenbrunn. Ebenso ist die Schnellstraße S2, die Nordrand Schnellstraße, als Umfahrung von Süßenbrunn Teil des Gesamtprojektes.³⁷

Näheres zu diesem Projekt folgt in den nächsten Kapiteln dieser vorliegenden Arbeit.

2.1. „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ - Allgemein, Partner, Hintergründe

Das Infrastrukturbauvorhaben im Osten Österreichs „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, welches in Form eines Public Private Partnership (PPP) Modells abgewickelt wird, wurde bereits im Dezember 2003 durch die **Asfinag AG**³⁸ - in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - beschlossen.

Durch die Notwendigkeit der raschen Umsetzung und Nutzung der bereits genannten Vorteile – siehe Kapitel 1 dieser Arbeit – erfolgte die Ausführung in einem Public Private Partnership (PPP) Modell nach der Prüfung durch ein vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingesetzten „**Steering Committees**“.

Die alternative Ausschreibung als Public Private Partnership (PPP) Projekt erfolgte unter Berücksichtigung der bevorstehenden EU-Osterweiterung. Durch diesen Schritt der EU hat der Großraum Wien mit einem bedeutenden

³⁷ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektbeschreibung.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 07.05.2009

³⁸ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Verkehrswachstum und auch einem positiven regionalwirtschaftlichen Wachstum zu rechnen.

Um einen Verkehrskollaps zu vermeiden, bzw. diesem entgegenzuwirken, wurden alternative Wege, veranschaulicht in der Prüfung durch das involvierte „Steering Committee“ zum herkömmlichen Ausschreibungsverfahren für die rasche Realisierung des hochrangigen Straßennetzes in diesem Großraum gewählt.

Ebenso wurde durch innovative neue Strategien von privaten Unternehmen in Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand bzw. der Asfinag für den Bau und Betrieb des Straßennetzes versucht eine kostengünstigere und somit wirtschaftlichere Lösung zu erarbeiten und umsetzbar zu machen.

Der private Partner dieses Infrastrukturprojektes ist die **Bonaventura GmbH**³⁹ - im Anschluss nur noch Bonaventura genannt - welche den Zuschlag für die gesamte Bauabwicklung, in Form eines Konzessionsmodells, erhalten hat. Die Bonaventura wurde ausschließlich für die Planung, Finanzierung, Errichtung und das Betreiben dieses Projektes gegründet.⁴⁰

Die Asfinag vergibt eine zeitliche Konzession für Teile der Planung, die Ausführung des Baus, die Finanzierung und den anschließenden Erhalt nach Baufertigstellung und den folgenden Betrieb der einzelnen Streckenabschnitte.⁴¹

³⁹ Bonaventura GmbH: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

⁴⁰ Vgl. Niederösterreichische Nachrichten: Wer steckt hinter Bonaventura?, Gänserndorf, 04.11.2008, S. 34.

⁴¹ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, PPP Public Private Partnership.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=407> - Aufruf: 19.04.2009

Die Aufgabenteilung zwischen der Asfinag als Konzessionsgeber und der Bonaventura als Konzessionsnehmer kann folglich grafisch dargestellt werden:

	Aufgaben	Asfinag	Bonaventura
Asfinag Vor- leistung	Vorprojektierung, Einreichplanung	x	
	Umweltverträglichkeitsprüfung, Verordnungen, Grunderwerb	x	
Bonaventura Laufzeit 30 Jahre	Detailplanung, Bauplanung, materienrechtliche Verfahren		x
	Errichtung		x
	Projektfinanzierung		x
	Betrieb und Erhaltung		x
	Zeitlich begrenztes Nutzungsrecht		x

ab hier Risikoübertragung an Asfinag

Tabelle 1: Aufgabenteilung zwischen Asfinag und Bonaventura. Eigene Darstellung.⁴²

Für die durchzuführenden Bauarbeiten des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ ist die **Arge PPP Ostregion** verantwortlich, die gesamte Projektsteuerung obliegt jedoch der Bonaventura.

Die bei diesem Bauvorhaben involvierten Unternehmen, die Asfinag als der öffentliche Partner, die Bonaventura als der private Wirtschaftsteilnehmer an dem Public Private Partnership (PPP) Projekt und die Arge PPP Ostregion werden in den nächsten Punkten erläutert.

⁴² Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Aufgabenteilung im Konzessionsmodell. Eigene Darstellung. <http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19> - Aufruf 06.05.2009

2.1.1. Asfinag

Die **Asfinag AG**⁴³ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - ist eine Gesellschaft des Bundes in Österreich. Der **Zuständigkeitsbereich** der Asfinag ist, seit der Gründung im Jahr 1982, stetig gestiegen. Dieser umfasst alle notwendigen Planungs-, und Finanzierungsarbeiten der hochrangigen österreichischen Straßennetze, wie Autobahnen und Schnellstraßen, den Bau der Projekte, deren Betreibung und Bemannung. Diese hochrangigen Straßennetze haben eine Streckenlänge von ca. 2.100 Kilometer, wobei fast 160 Kilometer auf Tunnelstrecken und ca. 210 Kilometer auf Brückenstrecken aufzuteilen sind.

Im Jahr 1997 wurde das **Aufgabengebiet** durch einen Vertrag mit dem Bund erweitert. Die Asfinag hat seit dieser vertraglichen Vereinbarung das Fruchtgenussrecht an den Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes, welche im Eigentum des Bundes sind, erhalten und ist seither berechtigt, von den Nutzern dieser Straßensysteme Maut- bzw. Benützungsgebühren zu kassieren.⁴⁴

Die **Aufgaben** der Asfinag lassen sich in fünf Fachgebiete aufteilen und können wie folgt beschrieben werden:⁴⁵

Neubau von Autobahnen

Das bestehende Straßennetz ist einerseits noch weiter auszubauen und andererseits werden durch Verkehrszunahme noch neue Autobahnen und Schnellstraßen benötigt.

⁴³ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

⁴⁴ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Über uns. <http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=32> - Aufruf: 19.04.2009

⁴⁵ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Die Aufgaben. <http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=121> - Aufruf: 19.04.2009

Der Betrieb der Autobahnen

Zu dieser Aufgabe gehören die intensive Wartung der Autobahnen und Schnellstraßen des hochrangigen Straßennetzes, die Instandsetzung nach Unfallgeschehen, Reinigung der Autobahnparkplätze inkl. der sanitären Anlagen, die Mäharbeiten an den Fahrbahnrandern und der Winterdienst.

Die Sanierung

Das Straßennetz benötigt regelmäßig, aufgrund von Witterung, Schwerverkehr und Alter der Fahrbahndecken, die Durchführung von Sanierungsarbeiten.

Einsatz für die Verkehrssicherheit

Hier setzt die Asfinag auf die Entwicklung von Innovationen durch hohe Investitionen, um die Verkehrsunfallzahlen zu senken.

Finanzierung der Aufgaben

Die Finanzierung dieser Aufgaben erfolgt durch die Mauteinnahmen.

Die **Organisationstruktur** der Asfinag ist in der nachstehenden Grafik zu entnehmen.

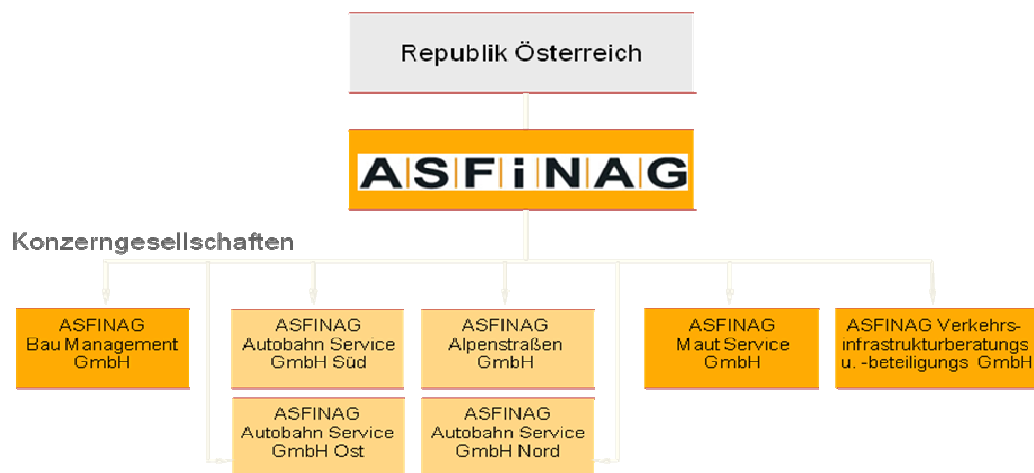


Abb.2: Asfinag AG Organigramm⁴⁶

⁴⁶ Quelle: Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag.
www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19 - Aufruf 06.05.2009

Durch die vertragliche Umgestaltung der Verträge mit den neun Bundesländern Österreichs wurde der letzte Schritt der Restrukturierung der Asfinag geschaffen. Die Kernaufgaben, Bau, Betrieb und Bemannung des hochrangigen Straßennetzes, sind ab diesem Zeitpunkt, im Jahr 1997, hundertprozentig in der Steuerungsverantwortung der Asfinag, wobei es nun der internen Umstrukturierung der Abläufe bedarf, um die innerbetrieblichen Prozesse auf ein Optimum zu bringen.

Um diesen notwendigen internen Anforderungen Herr zu werden, wurde die Betriebsstruktur der Asfinag neu gegliedert bzw. aufgeteilt. Die nachfolgende Abbildung gibt die „Betriebsstruktur neu“ wieder.⁴⁷

Betriebsstruktur neu

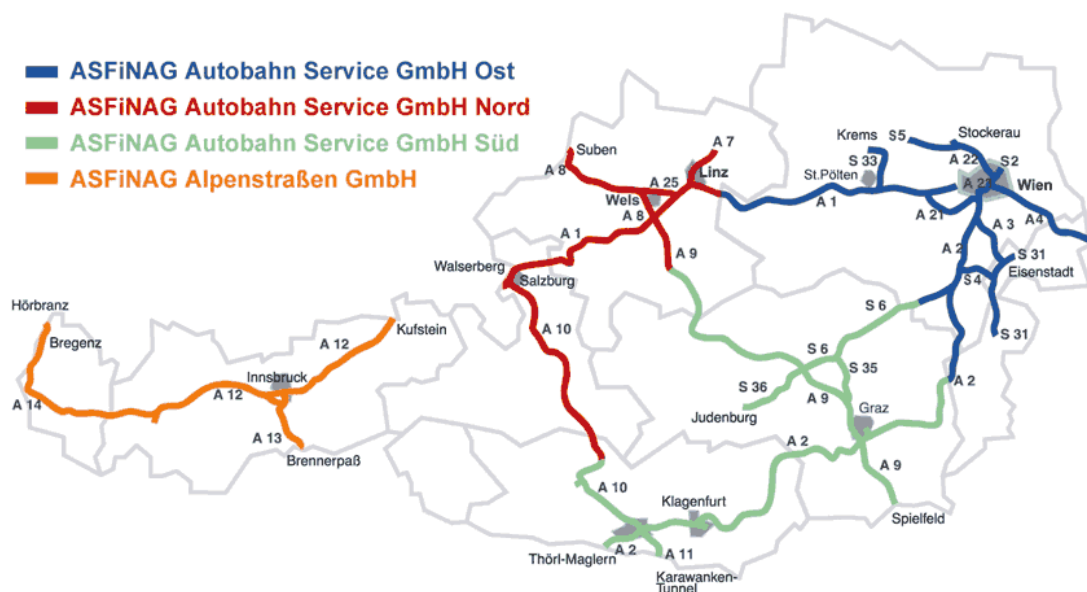


Abb.3: Asfinag AG – Betriebsstruktur neu⁴⁸

⁴⁷ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Struktur.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=125> - Aufruf: 19.04.2009

⁴⁸ Quelle: Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Betriebsstruktur neu.
http://www.asfinag.at/index.php?module=DD_topictree&func=imageenlarge&text=Betriebsstruktur+neu&picurl=index.php%3Fmodule%3DPhotoshare%26amp%3Btype%3Dshow%26amp%3Bfunc%3Dviewimage%26amp%3Biid%3D415 - Aufruf: 07.05.2009

2.1.2. Bonaventura

Die **Bonaventura GmbH**⁴⁹ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - ist der private Partner des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ und hat somit für das erste, von der Asfinag AG⁵⁰ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - ausgeschriebene, österreichische Public Private Partnership (PPP) Infrastrukturprojekt den Zuschlag erhalten. Dieses Unternehmen, welches die Konzession für das Bauvorhaben von der öffentlichen Hand, also der Asfinag, erhalten hat, ist ein österreichisches Dienstleistungsunternehmen. Gegründet wurde die Bonaventura ausschließlich für das vorliegende Projekt. Der Aufgabenbereich umfasst die Planung, Finanzierung und die Erbauung des Straßenabschnitts. Darüber hinaus wurde die Konzession für den Betrieb der Strecke für 30 Jahre von der Asfinag an die Bonaventura übertragen. Durch die Tätigkeiten der Bonaventura wird die Region, in der dieses große Bauvorhaben verwirklicht wird, eine hohe Wertschöpfung erfahren. Als Unternehmen mit höchster Qualifikation wird die Bauausführung in höchster Qualität durchgeführt, um bei diesem Schnellstraßen- und Autobahnnetz ein Vorzeigeprojekt zu schaffen.

Die Bonaventura, die aus drei international tätigen Unternehmen besteht, hat die Möglichkeit durch die Bündelung des Know-Hows ihrer einzelnen Partner die benötigte Effizienz bei der Umsetzung des Projektes optimal zu steigern. Die erfolgreiche Abwicklung des Bauvorhabens erfolgt in Form eines Netzwerkes mit zahlreichen weiteren Partnerfirmen und in engem Kontakt mit dem Konzessionsgeber Asfinag, wie auch durch Zusammenarbeit mit den öffentlichen Behörden, das sind die Landesregierungen, Bezirkshauptmannschaften und Gemeinden. Durch diese komplexen Strukturen des Zusammenarbeitens ist eine rasche, zielgerichtete Umsetzung des gesamten Projektes möglich.⁵¹

⁴⁹ Bonaventura: Bonaventura Straßenerreichungs GmbH

⁵⁰ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

⁵¹ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerreichungs GmbH, Wir über uns.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=7 - Aufruf: 07.05.2009

Die Bonaventura besteht aus drei international tätigen Unternehmen. Beteiligt sind die österreichische Alpine Bau GmbH und die deutsche Hochtief PPP Solutions GmbH mit je einem Anteil in der Höhe von 44,40 Prozent. Die französische Egis Projects ist das dritte Unternehmen der Bonaventura. Sie ist mit 11,20 Prozent beteiligt.⁵²

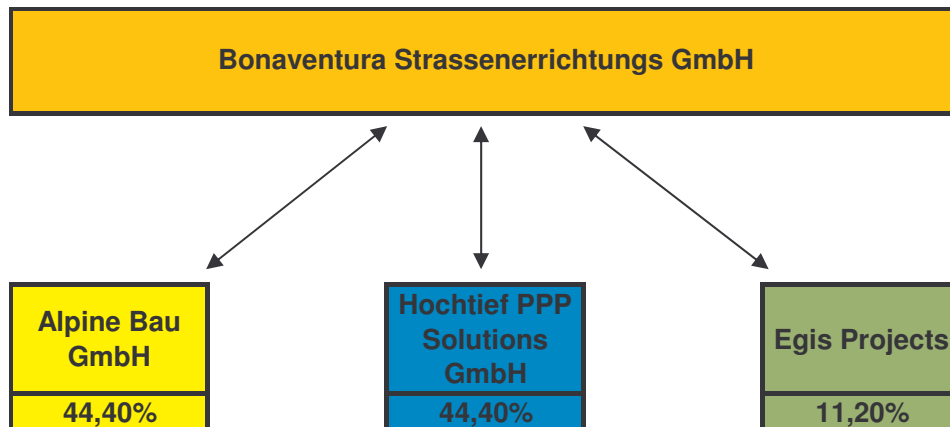


Abb.4: Beteiligungsverhältnis der Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH.
Eigene Darstellung.⁵³

Nachfolgend eine kurze Vorstellung des jeweiligen Partnerunternehmens:

Alpine Bau GmbH

Hierbei handelt es sich um einen der größten Baukonzerne in Europa. Tätig ist die Alpine Bau GmbH auf weltweiter Ebene.⁵⁴

Die Aktivitäten der Alpine Bau GmbH umfassen das gesamte Spektrum, beginnend beim Hochbau, Verkehrswege- und Ingenieurbau, über Brückenbau, Kraftwerksbau, Untertagebau, Sportstättenbau, Umwelttechnik, Spezialtiefbau

⁵² Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Wer ist Bonaventura?
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 07.05.2009

⁵³ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Wer ist Bonaventura?
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 07.05.2009

⁵⁴ Vgl. Folder der Alpine Bau GmbH. 2008 Highlights. Salzburg, 2008.

bis hin zur Energietechnik, auf nationaler und internationaler Ebene des Bausehens.

Referenzen, beispielsweise im Bereich Sportstättenbau, sind die Allianz in München, das Cricketstadion in Dubai und die Stadien in Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt für die Fußballeuropameisterschaft 2008.⁵⁵

Zusätzlich zu der konventionellen Bauabwicklung verfügt die Alpine Bau GmbH über weitreichende Kompetenz im Bereich der Projektentwicklung und Projektfinanzierung. Dazu zählt die Realisierung von Public Private Partnership (PPP) Modellen. Diese Modelle beziehen sich derzeit auf den Infrastrukturbereich im nationalen und internationalen Sektor. Ebenso werden weitere Geschäftsfelder von diesem Unternehmen abgedeckt.⁵⁶

Im Geschäftsjahr 2008 konnte die Alpine Bau GmbH die Bauleistung um ca. 35 Prozent steigern.⁵⁷

Hochtief PPP Solutions GmbH

Dieses Unternehmen ist im deutschen Hochtief-Konzern das Kompetenzzentrum für Public Private Partnership (PPP) Projekte in Europa und Südamerika.

Dieses Unternehmen ist spezialisiert auf die Marktsegmente Mautstraßen, Verkehrsinfrastruktur, sowie auf öffentlichen Hochbau und soziale Infrastruktur. Ebenso ist dieses Unternehmen auch im Public Private Partnership (PPP) Bereich tätig.⁵⁸

⁵⁵ Vgl. Folder der Alpine Bau GmbH Sportstättenbau. Wie sportlich Sie es auch nehmen – Unser Spektrum im Sportstättenbau. Salzburg, 2009, S. 3.

⁵⁶ Vgl. Folder der Alpine Bau GmbH. Wir sind dort, wo gebaut wird. Weltweit – Unsere Leistungen im Überblick. Salzburg, 2008.

⁵⁷ Vgl. Geschäftsbericht 2008 der Alpine Bau GmbH. Marketing und Konzernkommunikation. Geschäftsbericht 2008. Salzburg, 2009, S. 15.

⁵⁸ Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Hochtief.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Txt=22 - Aufruf: 08.05.2009

Egis Projects

Egis Projects und Transroute International gehören weltweit zu den führenden Unternehmen in der Mautautobahnentwicklung und deren Betrieb. Sie sind Teil der französischen Egis Gruppe und an der Entwicklung, Finanzierung, Implementierung und das Betreiben von Autobahnen, Tunnel, städtische Nahverkehrssysteme, Flughäfen und Häfen durch Public Private Partnership (PPP) und andere Projektfinanzierungsmodelle beteiligt. Egis Projects tritt als Partner in der Konzessionsgesellschaft auf, kann sich jedoch auch an der Planung, Bauüberwachung und Lieferung von Mautsystemen beteiligen.

Die Transroute International übernimmt dagegen den Betrieb sowie auch die Erhaltung der Konzessionsstrecken.⁵⁹

2.1.3. Arge PPP Ostregion

Die **Bonaventura GmbH**⁶⁰ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - ist, wie bereits unter Punkt 2.1.2. beschrieben, für die gesamten übergeordneten Tätigkeiten, wie die Finanzierung des Projektes durch Eigen- und Fremdkapital, Koordination der Planung und Ausführung während der Bauzeit zuständig.

Für die eigentlichen, auszuführenden Bauarbeiten des Infrastrukturprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ wurde die **Arge PPP Ostregion** gegründet. Die Bonaventura hat anschließend die Arge PPP Ostregion mit der Planung und Errichtung der Konzessionsstrecke, also das gesamte neu zu erbauende Infrastrukturnetz, beauftragt. Diese Arbeitsgemeinschaft trägt somit die Verantwortung für die ordnungsgemäße Umsetzung des Gesamtprojektes.

Die Arge PPP Ostregion sieht ihre Kernaufgaben explizit in den Bereichen der **Feinkoordination** der Planung, der Behördenverfahren und die genaue

⁵⁹ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Egis.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Txt=24 - Aufruf: 08.05.2009

⁶⁰ Bonaventura: Bonaventura Straßenerreichungs GmbH

Feinabstimmung der auszuführenden Bauarbeiten. Diese einzelnen Bauleistungen werden jedoch wiederum in Leistungspaketen an selbstständige Unternehmen weitervergeben und von diesen abgewickelt. Diese Unternehmen sind entweder eigene, neu gegründete Firmen unter der Arge PPP Ostregion oder komplett externe Spezialunternehmen, die von den „internen“ Betrieben beauftragt und bei der Ausführung überwacht werden.

Diese Vergaben an die selbstständigen Unternehmen sind durch die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Bauabschnitte notwendig. Somit ist es möglich, die einzelnen, komplexen Bauarbeiten von den spezialisierten Partnern ausführen zu lassen.⁶¹

Die Arge PPP Ostregion besteht, wie vorhin angemerkt, aus einzelnen Partnerunternehmen. Die Zusammenarbeit erfolgt zwischen den Firmen Alpine Bau GmbH, welche die Federführung bei diesem Projekt innehat, und der Hochtief Construction AG. Beide Unternehmen sind an dieser Arbeitsgemeinschaft mit jeweils 50 % beteiligt.

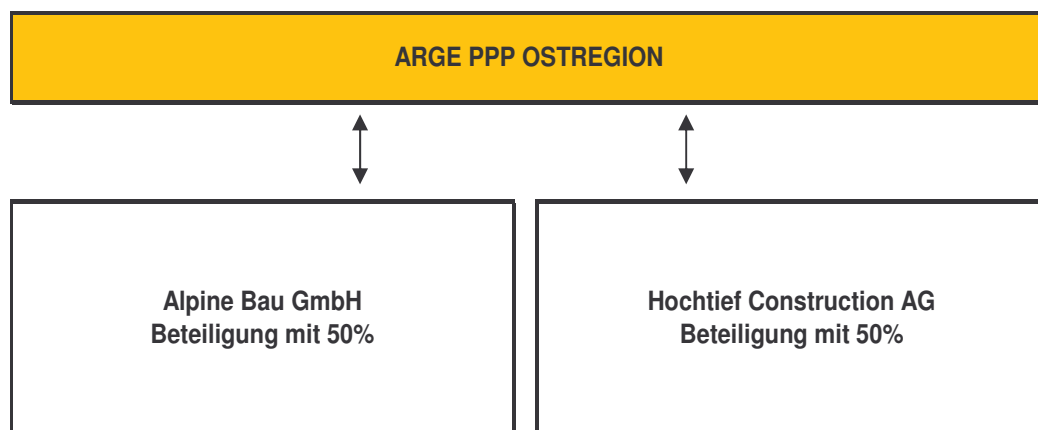


Abb.5: Beteiligungsverhältnis der Arge PPP Ostregion. Eigene graphische Darstellung.⁶²

⁶¹ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Arge PPP Ostregion.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Kat=6 - Aufruf: 08.05.2009

⁶² Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Arge PPP Ostregion.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Kat=6 - Aufruf: 08.05.2009

Spezialisiert auf die einzelnen Bauabschnitte bzw. einzelnen Bauwerke des Infrastrukturprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ wurden wiederum zahlreiche „Spezialargen“ bzw. –unternehmen von der Arge PPP Ostregion gegründet.

Im nachfolgend angeführten Organigramm ist die Aufteilung der Unternehmen in die jeweiligen Leistungspakete ersichtlich.

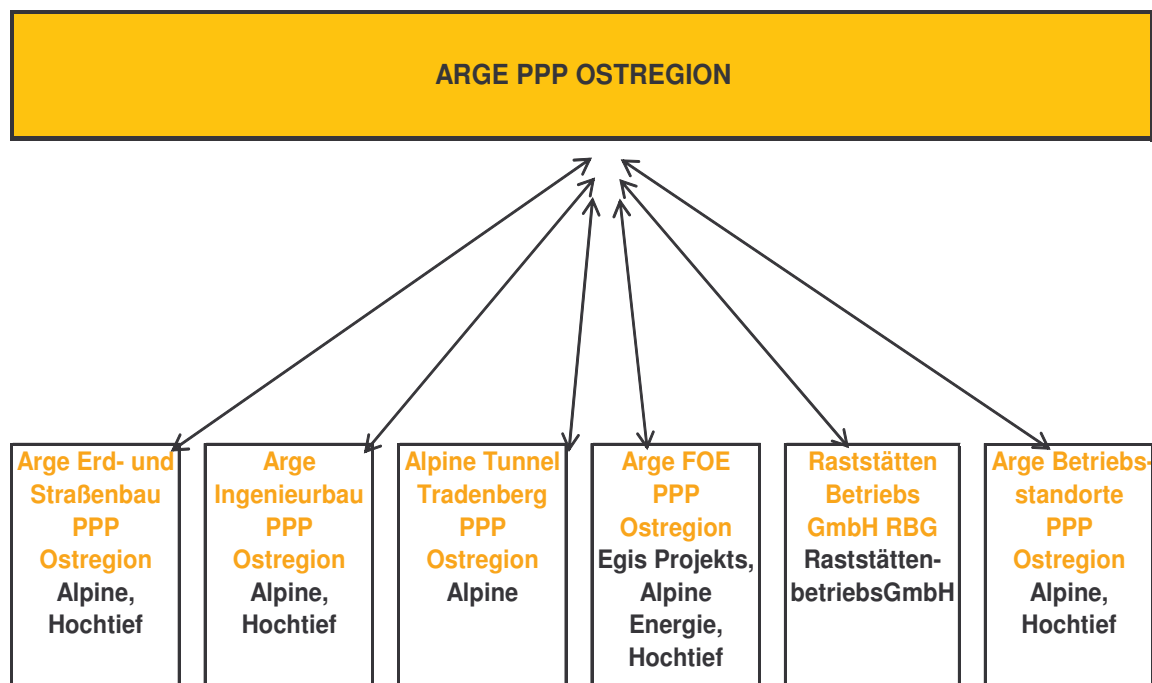


Abb.6: Struktur der Unternehmen der Arge PPP Ostregion.
Eigene graphische Darstellung.⁶³

Durch diese Untergliederungen der Arge PPP Ostregion ist es möglich, bei allen Bauabschnitten den größten Nutzen und die effizienteste Umsetzung zu erreichen.

⁶³ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Arge PPP Ostregion.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Kat=6 – Aufruf: 08.05.2009

2.2. „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ – Daten, Zahlen, Fakten

Das erste große Infrastrukturbauvorhaben in Österreich, welches mittels eines Public Private Partnership (PPP) Modells ausgeführt wird, ist das Projekt „**PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon**“. Es handelt sich hierbei um ein Konzessionsmodell, wobei der öffentliche Partner die **Asfinag AG**⁶⁴ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt – ist und der private Partner von der **Bonaventura GmbH**⁶⁵ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - dargestellt wird.

Bei diesem Projekt, das im Osten Österreichs, genauer beschrieben im östlichen Regionenring um Wien, realisiert wird, handelt es sich um einen Infrastruktur-neubau. Zu verwirklichen ist ein neues hochrangiges Straßennetz bestehend aus Autobahnen und Schnellstraßen inkl. jeglicher Brücken-, Raststätten-, Tunnelbauten usw.. Eine detaillierte Aufstellung und Beschreibung zu den zu erfüllenden Baumaßnahmen folgt in den nachkommenden Punkten.

Die von der Bonaventura umzusetzenden Bauarbeiten beinhalten circa 51 Kilometer an hochrangigem Straßennetz, Autobahnen und Schnellstraßen, und umfassen bereits vorhandene Straßen. Das Projekt „PPP Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“ umfasst den Bau des südlichen Teiles der Autobahn A5 und verbindet somit die Orte Eibesbrunn und Schrick. Weitere Bauabschnitte bilden die Schnellstraße S1 West, die Wiener Außenring Schnellstraße von Eibesbrunn nach Korneuburg und die Schnellstraße S1 Ost von Eibesbrunn nach Süßenbrunn. Ebenso ist die Schnellstraße S2, die Nordrand Schnellstraße, als Umfahrung von Süßenbrunn Teil des Gesamtprojektes.⁶⁶

⁶⁴ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

⁶⁵ Bonaventura: Bonaventura Straßenerreichungs GmbH

⁶⁶ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Arge PPP Ostregion.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 09.05.2009

Die Straßensysteme, die das Projekt „PPP Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“ umfasst, sind in der folgenden, detaillierten Streckenkarte ersichtlich:

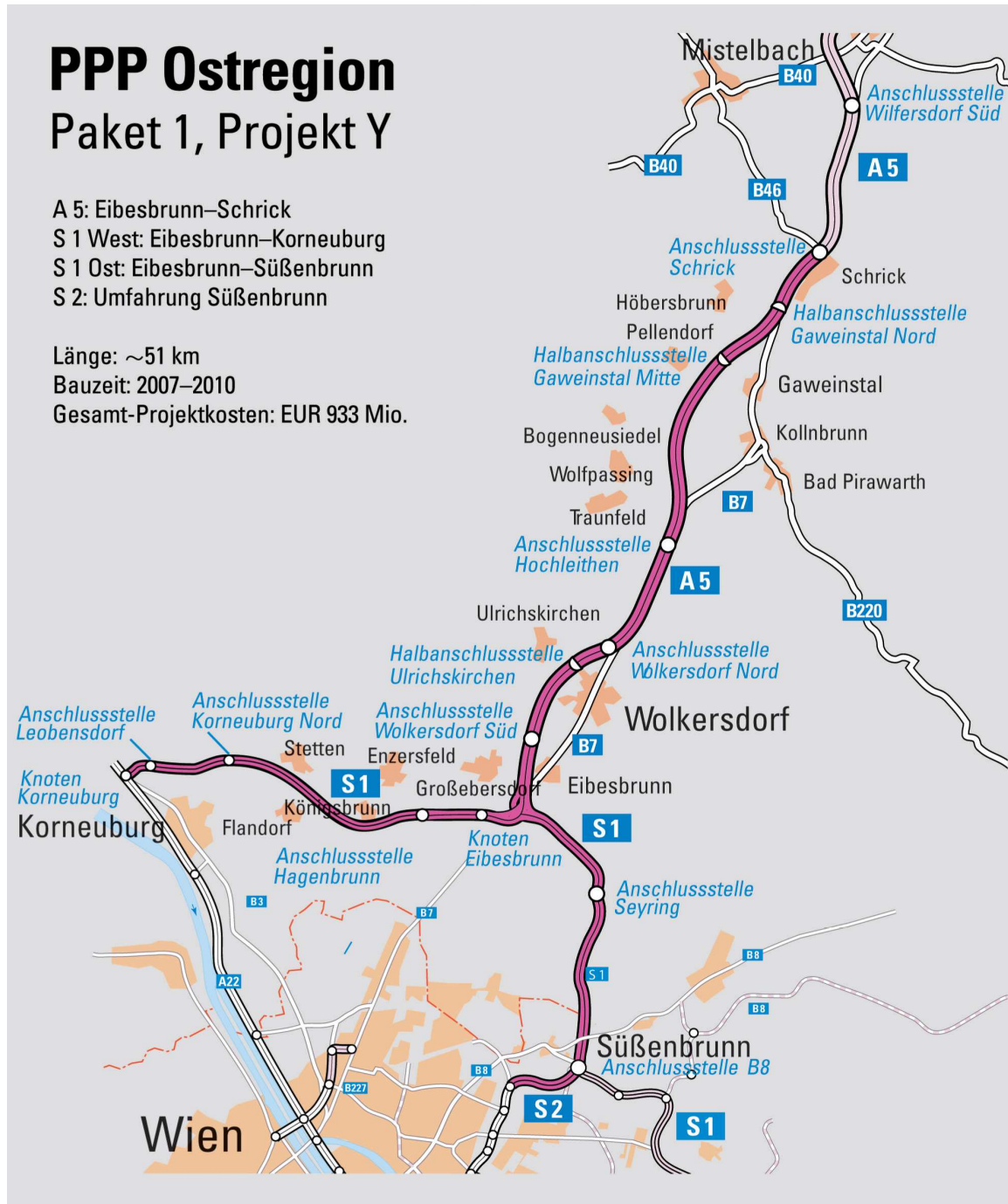


Abb.7: Streckenverlauf des Gesamtprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“⁶⁷

⁶⁷ Quelle: Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektbeschreibung.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCqi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 09.05.2009

Die Notwendigkeit der raschen Umsetzung dieses Infrastrukturbauvorhabens basiert auf zahlreichen Berechnungen der öffentlichen Hand. Durch die Osterweiterung der EU⁶⁸ hat der Großraum Wien mit bedeutenden regionalwirtschaftlichen Änderungen und Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zu rechnen. Um dieser Entwicklung Herr zu werden, bedarf es der Lösung, die Infrastruktur in dieser Gegend neu zu bauen, bzw. die bestehenden Straßennetze auszubauen.

Die wachsenden Haushalts- und Liquiditätsengpässe des Staates stellen die herkömmliche Art der öffentlichen Aufgabenerfüllung in Frage. Ebenso führt die bereits sehr angespannte Finanzlage zu enormen Einschränkungen der Investitionstätigkeiten, wodurch wiederum die derzeit noch eher gute Stabilität des privaten Sektors gefährdet wird.⁶⁹

Deshalb wird, um die zeitlich dringende Verwirklichung des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ einzuhalten, die Umsetzung mittels einem Public Private Partnership (PPP) Modells durchgeführt. Hierbei können alle Vorteile der gemeinschaftlichen Zusammenarbeit der Partnerschaft zwischen der Asfinag und der Bonaventura genutzt werden. Die Bonaventura, also der Konzessionsnehmer, ist für die gesamte Finanzierung des Infrastrukturprojektes zuständig. D.h. die gesamte Aufbringung des benötigten Kapitals während der Bauphase und dem anschließenden Betrieb der Straßennetze über die Dauer von 30 Jahren obliegt dem privaten Wirtschaftsteilnehmer der Partnerschaft. Die Bündelung von Know-How der beiden Partner führt zu Synergieeffekten bei der Bauausführung und ebenso zu dem positiven Ziel der möglichen schnellen Fertigstellung des Straßennetzes.⁷⁰

⁶⁸ Europäische Union

⁶⁹ Vgl. Streckenbach, Maren-Susan: Public-Private-Partnership. Begriffsabgrenzung, Funktionsweise und Entwicklung von öffentlich-privaten Kooperationen in Deutschland, Norderstedt, 2005, S. 1

⁷⁰ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Wir über uns.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=7 - Aufruf: 07.05.2009

2.2.1. Entstehung, Ausschreibung und Vergabe

Der Grundgedanke der schnellen und effizienten Umsetzung des Infrastrukturprojektes „**PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon**“ ist bereits vor geraumer Zeit entstanden. Zugrundeliegende Daten der öffentlichen Hand, die EU⁷¹ Osterweiterung und die verfolgbare Entwicklung des Verkehrsaufkommens zeigten, dass dieses Bauprojekt große Priorität besitzt. Die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs, welche in engem Zusammenhang mit der Leistungsstärke der Infrastruktureinrichtungen steht und der Bedarf der Bürger zur Verbesserung der Lebensqualität, also hoher Druck der Bürger, beschleunigten die Bearbeitung des notwendigen Bauprojektes in der Ostregion bei Wien ebenso enorm. Auch das vom BMVIT⁷² (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) gegründete Public Private Partnership (PPP) Kompetenzzentrum prüfte die wirtschaftliche Ausführung des Projektes und stellte fest, dass die Umsetzung als Public Private Partnership (PPP) Modell sinnvoll ist.⁷³

Im Generalverkehrsplan Österreich, festgelegt im Jänner 2002, weist u.a. die folgende Strategie des Infrastrukturbaus folgenden Schwerpunkt auf:

Zu den benachbarten Ländern, welche in den europäischen Raum aufgenommen werden, gilt es, die hochrangigen Straßenverbindungen so rasch wie möglich auszubauen. Die vorhandenen Lücken müssen geschlossen werden und auch Netzergänzungen und Kapazitätsanpassungen im Inneren des Staates müssen vorgenommen werden.⁷⁴

⁷¹ Europäische Union

⁷² Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

⁷³ Homepage BMF Bundesministerium für Finanzen: Public Private Partnerships – Kompetenzzentrum.
https://www.bmf.gv.at/Budget/PrivatePublic/Partne_7614.htm – Aufruf: 28.10.2008

⁷⁴ Homepage BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Der österreichische Generalverkehrsplan (GVP-Ö).
http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/generalverkehrsplanung/gvp_alt.html - Aufruf 09.05.2009

All diese Grundbedürfnisse, vorliegende Studien und das Ziel der effizienten und zeitlich schnellen Umsetzung des geforderten Infrastrukturprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ führten zum Startschuss der Ausschreibung durch die öffentliche Hand bzw. der **Asfinag AG**⁷⁵ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt.

Dieses Projekt umfasst den Bau des südlichen Teiles der Autobahn A5 und verbindet somit die Orte Eibesbrunn und Schrick. Weitere Bauabschnitte bilden die Schnellstraße S1 West, die Wiener Außenring Schnellstraße von Eibesbrunn nach Korneuburg und die Schnellstraße S1 Ost von Eibesbrunn nach Süßenbrunn. Ebenso ist die Schnellstraße S2, die Nordrand Schnellstraße, als Umfahrung von Süßenbrunn ein Teil des Gesamtprojektes, das eine Streckenlänge von ca. 51 km Autobahnen und Schnellstraßen hat.

Herkömmlich erfolgt die Vergabe der Bauarbeiten, die von der Asfinag durchzuführen sind, durch öffentliche Ausschreibungen an die Bauwirtschaft. Nach der Angebotseröffnung erfolgt die Beauftragung an den Bestbieter, welcher die Bauprojekte, unter Aufsicht der Asfinag, verwirklicht. Die gesamte Planung, Finanzierung und spätere Erhaltung bleibt im Verantwortungsbereich der Asfinag.

Um die notwendige Finanzierung des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ zu erreichen und umsetzen zu können, hat die Asfinag entschieden, das Bauvorhaben in Form eines Public Private Partnership (PPP) Modells auszu-schreiben. Im Dezember 2003 ist diese Vorgehensweise der Asfinag nach einer Empfehlung eines vom BMVIT⁷⁶ (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) eingesetzten Steering Committees beschlossen worden.⁷⁷

⁷⁵ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

⁷⁶ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

⁷⁷ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, PPP Public Private Partnership.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=407> - Aufruf: 09.05.2009

Der Zeitraum und die Meilensteine des gesamten Vergabeverfahrens für dieses Infrastrukturprojekt lassen sich wie folgt zusammenfassen und erläutern:⁷⁸

Die **Interessentensuche** für die Ausführung dieses Bauprojektes erfolgte bereits als Public Private Partnership (PPP) Modell in Form eines Konzessionsmodells.

Diese Interessentensuche, auch Präqualifikation genannt, durch die Asfinag startete am 14. September 2004. Bis Ende dieses Jahres langten die Teilnahmeanträge von privaten Unternehmen ein. Nach der anschließenden Prüfung der möglichen Teilnehmer durch die Asfinag wurde Anfang 2005 die Interessentensuche mit der Auswahl von fünf Bewerberkonsortien abgeschlossen.

Nach dieser Festlegung der zutreffenden Bewerber wurde am 7. Mai 2005 die von der Asfinag erstellte Ausschreibung an die Konsortien verschickt. Diese Unternehmen hatten nun bis September 2005 die Möglichkeit ihre Angebote für dieses ausgeschriebene Infrastrukturprojekt als Public Private Partnership (PPP) Modell zu kalkulieren und abzugeben.

Bis zum 9. September 2005 langten die Angebote für das Bauvorhaben bei der Asfinag ein. Die abgegebenen Angebote wurden von der Asfinag geprüft, ebenso wurden sie von einem Expertenteam durchleuchtet und erstbewertet. Die Fortführung des Verhandlungsverfahrens zwischen der Asfinag und den einzelnen Konsortien war somit gegeben.

Nach der Bewertung der Angebote wurden intensive, detaillierte Verhandlungen zwischen der Asfinag und den jeweiligen Bietern durchgeführt, es wurden die drei bestgereihten Konsortien dazu eingeladen. Aufgenommen wurden die Verhandlungen per November 2005 und endeten mit März 2006.

⁷⁸ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Vergabeverfahren PPP Ostregion – Paket 1.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=210> - Aufruf: 09.05.2009

Im Anschluss an diese Gespräche wurden die drei bevorzugten Bieter aufgefordert, ihre letztgültigen Angebote zu erarbeiten und diese bis 30. Mai 2006 abzugeben.

Wieder wurden anschließend die neuen, jedoch nun endgültigen Angebote der Bieterkonsortien von der Asfinag in Zusammenarbeit mit dem Expertenteam kontrolliert und analysiert, um den Bestbieter herauszufiltern.

Am 22. Juni 2006 wurde das Konzept des Bestbieters vom Aufsichtsrat der Asfinag bestätigt.

Im Anschluss daran wurde die Vergabe mit dem bereits verkündeten Bestbieter für das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ finalisiert. Am 8. September 2006 kündigte die Asfinag an, das Bieterkonsortium **Bonaventura GmbH**⁷⁹ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - bestehend aus den Firmen Alpine Bau GmbH, Hochtief PPP Solutions GmbH und Egis Projects S.A., mit der Ausführung des Infrastrukturprojektes zu beauftragen.

Es folgten Beeinspruchungen der unterlegenen Bieterkonsortien, da sie mit der Entscheidung der Asfinag nicht einverstanden waren. Es folgten Verhandlungen vor dem Bundesvergabeamt. Anschließend wurden diese Einsprüche durch die unterlegenen Bieter zurückgezogen und es wurde am 12.12.2006 der fixe Zuschlag an das Bieterkonsortium Bonaventura verkündet.

Der Auftrag für das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ war offiziell vergeben worden.

In London wurde am 21.12.2006 der Abschluss der Finanzierungsverträge durch den privaten Public Private Partnership (PPP) Partner, die Bonaventura, besiegelt.

⁷⁹ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

Durch die Unterzeichnung des Konzessionsvertrages für das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ durch die Partner Asfinag und Bonaventura wurde das erste österreichische Public Private Partnership (PPP) Projekt im Infrastrukturbau Realität und die Finanzierung dafür erstmals, alternativ zu der üblichen Art und Weise der Vergabe durch den Staat, von einem privaten Unternehmen übernommen.

Der Barwert, der Preis im Angebot des Konsortiums bzw. der Bonaventura für das Bauvorhaben „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, beläuft sich auf EUR 945 Millionen.

2.2.2. Technischer Überblick

Die **Bonaventura GmbH**⁸⁰ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - hat den Auftrag für das Bauvorhaben „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ von der **Asfinag AG**⁸¹ – in weiterer Folge nur Asfinag genannt - erhalten. Dieses Konzessionsmodell wurde in vorangegangenen Punkten bereits erklärt.

Die für das Bauvorhaben notwendig auszuführenden Leistungen werden, wie im Punkt 2.1.3., von der Arge PPP Ostregion und deren Untergesellschaften, welche auf die einzelnen Bauabschnitte spezialisiert sind, ausgeführt.

Die Bauarbeiten für die 51 Kilometer hochrangigen Straßennetzes, Autobahnen und Schnellstraßen haben nach dem endgültigen Vertragsabschluss des Konzessionsmodells zwischen Asfinag und Bonaventura im Dezember 2006 im Frühjahr 2007 begonnen. Hier wurde nach dem Abschluss der notwendigen Behördenverfahren und Trassenverordnungen mit den ersten Baufeldfreimachungen begonnen.

⁸⁰ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

⁸¹ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Die benötigten **Behördenverfahren** und **Trassenverordnungen** auf die Straßensysteme des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ lassen sich, zeitlich aufgeteilt, wie folgt auflisten. Es werden nur die markantesten Punkte angeführt:

A5 Süd:

1999	Aufnahme der A5 in das Bundesstraßengesetz
2002 – 2003	Vorprojekte, Umweltverträglichkeitserklärung
2003 – 2004	Umweltverträglichkeitsprüfung
12.05.2005	Trassenverordnung
2005 – 2007	Materienverfahren (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht

Tabelle 2: A5 Süd – Behördenverfahren/Trassenverordnung. Eigene Darstellung.⁸²

S1 West

1999	Aufnahme der S1 in das Bundesstraßengesetz
2002	Aufnahme der B305 in das Bundesstraßengesetz als Teil der S1
2002 – 2004	Vorprojekte, Umweltverträglichkeitserklärung
2005 – 2006	Umweltverträglichkeitsprüfung
02.05.2006	Trassenverordnung
2006 – 2007	Materienverfahren (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht

Tabelle 3: S1 West – Behördenverfahren/Trassenverordnung. Eigene Darstellung.⁸³

⁸² Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Behördenverfahren/Trassenverordnung. Darstellung: Eigene
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=16 - Aufruf: 08.05.2009

⁸³ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Behördenverfahren/Trassenverordnung. Darstellung: Eigene
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=16 - Aufruf: 08.05.2009

S1 Ost

1999	Aufnahme der S1 in das Bundesstraßengesetz
2003 – 2004	Umweltverträglichkeitserklärung
2004 – 2006	Umweltverträglichkeitsprüfung
22.02.2006	Trassenverordnung
2006 – 2007	Materienverfahren (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht)

Tabelle 4: S1 Ost – Behördenverfahren/Trassenverordnung. Eigene Darstellung.⁸⁴

S2 Umfahrung Süßenbrunn

1986	Aufnahme der B302 in das Bundesstraßengesetz
2002	Umbenennung der B302 in S2 und geänderte Trassenführung
2004	Umweltverträglichkeitserklärung
2005	Umweltverträglichkeitsprüfung
15.11.2005	Trassenverordnung
2005 – 2007	Materienverfahren (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht)

Tabelle 5: S1 Umfahrung Süßenbrunn – Behördenverfahren/Trassenverordnung. Eigene Darstellung.⁸⁵

Die **Komplexität** des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ spiegelt sich in der Notwendigkeit der auszuführenden Brücken-, Tunnel, Tief-, Straßen- und Lärmschutzbauten. Ebenso müssen die Wirtschaftsgebäude für die Autobahnmeisterei erbaut werden. Die Verkehrsbeeinflussungsanlage, der Bau von Raststätten und Tankstellen stellen auch eine Herausforderung, aufgrund der zeitlich eher kurzen Bauzeit, dar.

⁸⁴ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Behördenverfahren/Trassenverordnung. Darstellung: Eigene
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=16 - Aufruf: 08.05.2009

⁸⁵ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Behördenverfahren/Trassenverordnung. Darstellung: Eigene
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=16 - Aufruf: 08.05.2009

Im Zuge des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ wird der erste bergmännisch gebaute Tunnel im Weinviertel errichtet.⁸⁶

In der nun folgenden Tabelle sind die diversen Baumaßnahmen aufgelistet und kurz beschrieben:

Technischer Überblick - Gesamtprojekt:

Streckenlänge gesamt	ca. 51 Kilometer.
Bewegte Erdmassen	ca. 9 Millionen Kubikmeter.
Autobahn – Fahrbahn	2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn, teilweise 3 Fahrstreifen, durchgehender Pannestreifen.
Vollanschlussstellen	11 Stück
Halbanschlussstellen	3 Stück
Knotenbauwerke	2 Stück – Eibesbrunn und Korneuburg.
Brückenbauwerke gesamt	76 Stück
davon	
neue Autobahnbrücken	33 Stück
neue Überführungen	20 Stück
neue Landesstraßen- bzw Güterwegbrücken	10 Stück
Grünbrücken	9 Stück
Umbauten bestehender Brücken	4 Stück

⁸⁶ Vgl Österreichische Bau.Zeitung: Erster Tunnel im Weinviertel, Wien, 24.10.2008, S. 8-9.

Tunnelbauwerke	Insgesamt 7,40 Kilometer Tunnel (Umweltschutztunnel Stetten und Kreuzstein, Tunnel Tradenberg mit teilweise bergmännischem Vortrieb, Lärmschutztunnel Eibesbrunn).
Entwässerungsmaßnahmen	25 Beckenanlagen und 42 Pumpwerke.
Lärmschutzmaßnahmen	ca. 81 Kilometer Lärmschutz.
Raststätten und Tankstellen	2 Stück mit insgesamt 400 Parkplätzen für PKWs und 260 LKW Parkplätzen, inklusive Hotel, Seminarräumen und LKW-Servicecenter.
Verkehrsbeeinflussungsanlage	Mit Wechselwegweisung und Infotafeln.
Betriebsgebäude für die Autobahnmeisterei	Für den kompletten Fuhrpark und der Überwachungszentrale für die Tunnelstrecken.

Tabelle 6: Technischer Überblick - Gesamtprojekt. Eigene Darstellung.⁸⁷

Die erste Spalte zeigt die einzelnen Baumaßnahmen. Die zweite Spalte gibt eine detailliertere Erklärung zu den jeweiligen Baumaßnahmen.

⁸⁷ Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Technischer Überblick. Darstellung: Eigene
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=14 - Aufruf: 08.05.2009

Der **Baufortschritt**, seit dem Spatenstich am 26.02.2007 verlief über das gesamte Baufeld des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ nach Plan. Die Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte verlief konform dem Bauzeitplan und der festgelegten Meilensteine.

Die ersten **Meilensteine** dieses Infrastrukturprojektes im Jahr 2008, aufgeteilt auf die jeweiligen Straßenabschnitte, werden kurz aufgezählt. Ebenso werden die geplanten Fertigstellungstermine genannt.

Autobahnabschnitt A5 – Abschnitt Eibesbrunn bis Schrick:

Mai 2008	Inbetriebnahme der Bundesstraße B7 neu – zwischen Gaweinstal Nord und der Bundesstraße B46. Inbetriebnahme der Bundesstraße B7 neu – zwischen Wolkersdorf und der Landesstraße L30.
November 2008	Abschluss der Betonarbeiten im Umweltschutztunnel Eibesbrunn.
Ende 2008	Fertigstellung von 29 von 33 der neuen Autobahnbrücken. Fertigstellung von ca. 10 Kilometern Betonfahrbahn des Autobahnabschnittes.
Anfang 2010	Fertigstellung/Inbetriebnahme.

Tabelle 7: Meilensteine Autobahnabschnitt A5 – Abschnitt Eibesbrunn bis Schrick.
Eigene Darstellung.⁸⁸

⁸⁸ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten. Darstellung: Eigene http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=28 - Aufruf: 08.05.2009

Schnellstraßenabschnitt S1 West – Abschnitt Eibesbrunn bis Korneuburg:

August 2008	Durchstich des bergmännischen Vertriebes im Tunnel Tradenberg.
Dezember 2008	Fertigstellung der inneren Tunnelschale und der offenen Bauweise Ost im Tunnelabschnitt Tradenberg. Aufhebung der Sperrung der Landesstraße L3109. Fertigstellung aller neun Brückenneubauten, in diesem Bereich. Der Fertigstellungsgrad des Umweltschutztunnels Stetten liegt bei 90 Prozent.
Anfang 2010	Fertigstellung/Inbetriebnahme.

Tabelle 8: Meilensteine Schnellstraßenabschnitt S1 West – Abschnitt Eibesbrunn bis Korneuburg. Eigene Darstellung.⁸⁹

Schnellstraßenabschnitt S1 Ost – Abschnitt Süßenbrunn bis Eibesbrunn:

Juli 2008	Inbetriebnahme der Bundesstraße B7 neu im Bereich Knoten Eibesbrunn.
November 2008	Inbetriebnahme der Landesstraße L3166 – diese ist die Verbindung der Landesstraßen L6 und L3116.
Ende 2008	Fertigstellung aller 12 Brückenbauwerke im Knoten Eibesbrunn.

⁸⁹ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten. Darstellung: Eigene http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=28 - Aufruf: 08.05.2009

	Fertigstellung der 10 Kilometer Betonfahrbahn dieses Schnellstraßenabschnittes.
Ende 2009	Fertigstellung/Inbetriebnahme.

Tabelle 9: Meilensteine Schnellstraßenabschnitt S1 Ost – Abschnitt Süßenbrunn bis Eibesbrunn. Eigene Darstellung.⁹⁰

Schnellstraßenabschnitt S2 – Abschnitt Umfahrung Süßenbrunn:

November 2008	Inbetriebnahme der umgelegten Bundesstraße B8/ Angerer Straße.
Ende 2008	Fertigstellung aller Brückenneubauten in diesem Infrastrukturabschnitt. Fertigstellung von 6 Kilometern Betonfahrbahn.
Ende 2009	Fertigstellung/Inbetriebnahme.

Tabelle 10: Meilensteine Schnellstraßenabschnitt S2 – Abschnitt Umfahrung Süßenbrunn. Eigene Darstellung.⁹¹

⁹⁰ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten. Darstellung: Eigene http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=28 - Aufruf: 09.05.2009

⁹¹ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten. Darstellung: Eigene http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=28 - Aufruf: 09.05.2009

Die gesamten Arbeitsleistungen des Personals für die Umsetzung des Bauvorhabens, welche aus den verschiedensten Organisationen stammen und direkt mit dem Projekt vertraut sind, kann per Stichtag 10.10.2008 mit 1.162 Personen beziffert werden.

Die in das Projekt involvierten **Planungsbüros**, das sind rund 25 beteiligte Büros in ganz Österreich, sind mit ca. 100 Personen an der Bauumsetzung beschäftigt.⁹²

Der **Personaleinsatz** auf der Baustelle kann im Durchschnitt mit 1.000 bis 1.300 Personen beziffert werden.⁹³

Der **Geräteeinsatz** für das gesamte Baufeld beläuft sich, zum bereits genannten Stichtag, auf Erdbaugeräte mit 193 Stück und LKWs mit 206 Stück.

Der **Planungsaufwand** für die Realisierung des Projektes ist enorm. Für die Planung werden circa 10.400 Pläne, welche zum Zeitpunkt 10.10.2008 mit 3.409 **Auflagen** aus 204 Bescheiden konform laufen müssen, erstellt.

Zusätzlich zur Bauplanung erfolgt noch eine architektonische Begleitplanung für die Umsetzung zahlreicher Objekte, wie beispielsweise die Portale der Tunnelanlagen.

Bei den **Ingenieurbauwerken** wurden, mit Stand 10.10.2008, bereits 435.000 Kubikmeter Beton und 48.000 Tonnen Baustahl verbaut.⁹⁴

⁹² Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=32 - Aufruf:
09.05.2009

⁹³ Vgl. Zement + Beton: Die größte Baustelle Mitteleuropas, Arge PPP Ostregion, Wien, 2/2009, S. 10-17.

⁹⁴ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=32 - Aufruf:
09.05.2009

Die **Baumassen** bei diesem Infrastrukturprojekt für Asphalt betragen 390.000 Tonnen und es werden bis zu 1.590.000 Kubikmeter Beton verbaut.⁹⁵

Weiters werden ca. 87.000 Tonnen Betonstahl und für die Entwässerung ca. 175.000 Meter Rohre verbaut.⁹⁶

Bei diesem Infrastrukturbau werden, vergleichsweise neu für einen Autobahnbau, großflächig **Geotextilien** für die unterschiedlichen Anforderungen, wie z.B. Trennlage zwischen den einzelnen Materialien im Erdbau, Geogitter als bewehrte Erde in Steilwänden als Lärmschutz oder für die Ummantelung der Filterkies-schichten bei der Entwässerung, eingesetzt.⁹⁷

Derzeit liegen die Bauarbeiten im Soll und sie werden mit hohem Druck vorangetrieben, unter Berücksichtigung der Einhaltung der Regelarbeitszeiten, um die weiteren Zielvorgaben zu erreichen. Bereits Ende 2009 soll die Verkehrsfreigabe der Schnellstraßenabschnitte S1 Ost und der S2 Umfahrung Süßenbrunn erfolgen. In weiterer Folge ist die Gesamtbaufertigstellung des Projektes „PPP Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“, also die Abschnitte Schnellstraße S1 West und der südliche Teil der Autobahn A5, für Anfang des Jahres 2010 geplant.⁹⁸

Zur Halbzeit der Bauausführung des Projektes beträgt der Fertigstellungsgrad der Bauarbeiten bereits 60 Prozent.⁹⁹

⁹⁵ Vgl. Profil: Codename Ypsilon, Wien, 20.10.2008, S. 62-66.

⁹⁶ Vgl. Klotz, Oswald M.: Baustellenreport, Halbzeit der Superlative: in a3 Bau, Mödling, 20.11.2008, S. 76-78.

⁹⁷ Vgl. Siebenbürger, Ralf: Stabilität und Qualität im Untergrund: in Österreichische Bau.Zeitung, Wien, 14.11.2008, S. 33–34, 36-38

⁹⁸ Vgl. Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektdaten.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=32 - Aufruf: 09.05.2009

⁹⁹ Vgl. Niederösterreichische Nachrichten: 60 Prozent zur Halbzeit, Mistelbach, 04.11.2008, S. 22-23.

2.2.3. Aufgaben des Betreibers – der Bonaventura⁶⁹

Beim Projekt „PPP-Ostregion Paket 1 – Projekt Ypsilon“ erfolgte die Vergabe von der öffentlichen Hand an die Bonaventura GmbH¹⁰⁰ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - als Konzessionsmodell. Die Bonaventura wurde bei diesem Public Private Partnership (PPP) Modell durch die Konzession mit der Planung, der Finanzierung, der Erbauung und darüber hinaus mit dem **Betrieb** der Straßensysteme inkl. aller zusätzlich errichteten Bauten beauftragt. Die Vertragslaufzeit bzw. der Lebenszyklus dieses Infrastrukturprojektes erschließt sich über 30 Jahre.

Die Verantwortungen und zu erfüllenden **Aufgaben** während des Betriebes der Straßennetze wurden von der öffentlichen Hand, der Asfinag AG¹⁰¹ – nachfolgend nur Asfinag genannt - komplett an die Bonaventura übertragen.

Die Bonaventura übernimmt, nach der Baufertigstellung alle **Straßen-erhaltungsmaßnahmen**, welche ansonsten von der Asfinag ausgeführt werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Betreiber die Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs auf den Straßenabschnitten gewährleisten muss.

Auf einige Erhaltungs- und Betriebsaufgaben wird in den nächsten Absätzen kurz eingegangen.

Über den Zeitraum von 30 Jahren ist der Betreiber, die Bonaventura, für die **Fahrbahnerhaltung** der Straßennetze zuständig. Diese Leistung betrifft u.a. die Oberflächensanierung, die eventuelle Reinigung, die Sicherheitseinrichtungen und die Straßenmarkierung. Dazu gehören auch die Instandhaltung der Fahrstreifentrennungsbauten und Leiteinrichtungen. In den Sommermonaten werden die gesamten Mäharbeiten, im Bereich des Mittelstreifens, der Auf- und Abfahrten und des Pannestreifens vom Betreiber durchgeführt.

¹⁰⁰ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

¹⁰¹ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Die Erhaltung, Sanierung und regelmäßige Innenreinigung der **Tunnelbauwerke** inkl. der Wartung der verbauten Technik (z.B. Beleuchtung, Entlüftung etc.), fallen ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich der Bonaventura.

Die Instandhaltung der **Lärmschutzbauten** ist ebenso Aufgabe des Betreibers.

Die **Brückenbauten** müssen ebenso regelmäßig kontrolliert, gewartet und saniert werden, hier enthalten sind regelmäßige statische Überprüfungen.

Das erbaute **Raststätten-, Tankstellen- und Parkplatznetz** bei diesem Infrastrukturprojekt muss der Betreiber ebenso erhalten. Als Maßnahmen dazu können beispielsweise die Durchführung der Reinigung der WC-Anlagen, die Müllentsorgung, die Mäharbeiten usw. genannt werden.

Ebenso inkludiert sind Leistungen bei der Instandhaltung der **Überkopfwegweiser**.

Die Reparaturaufgaben nach Verkehrsunfällen werden vom Betreiber, hier jedoch nicht auf seine eigenen Kosten, durchgeführt.

In den Wintermonaten liegen die Hauptaufgaben in der Durchführungen des **Winterdienstes**, sprich Schneeräumung und sonstige notwendige Tätigkeiten, um die Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs gewährleisten zu können.

Diese Tätigkeiten erfolgen teilweise in Zusammenarbeit mit der Asfinag, jedoch ist die Bonaventura für die Kosten verantwortlich.

Bei der Ausführung der einzelnen Straßenerhaltungsmaßnahmen wird von der Bonaventura darauf geachtet, dass diese nicht während der Stoßzeiten durchgeführt werden, da der Konzessionsvertrag mit der Asfinag vorsieht, dass der Verkehrsfluss immer gewährleistet sein muss. Die Bonaventura ist bemüht, die Autobahnabschnitte qualitativ hochwertig zu bauen um dadurch die Kosten für die Erhaltung und den Betrieb auf ein Minimum zu senken und den eigenen Profit zu steigern.

2.2.4. Vergütungen der Asfinag an die Bonaventura

Bei dem Public Private Partnership (PPP) Modell für das Bauvorhaben „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ erfolgen nach der schrittweisen Fertigstellung und Inbetriebnahme der einzelnen Straßenabschnitte und sonstigen Bauten die **Vergütungszahlungen** von der Asfinag AG¹⁰² – nachfolgend nur noch Asfinag genannt – an die Bonaventura GmbH¹⁰³ – nachfolgend nur noch Bonaventura genannt.

Die Bonaventura erhält diese Vergütungen, welche im Konzessionsvertrag geregelt und vereinbart sind, für die gesamten von ihr errichteten Bauleistungen.

Die neuerbauten Strecken, diese sind sogenannte hochrangige Straßennetze, unterliegen der in Österreich vom Straßenbenützer zu entrichteten Autobahnen- und Schnellstraßenmaut. Diese Maut wird von der Asfinag eingehoben.

Die derzeitigen **Mautkosten** teilen sich grundsätzlich in zwei Kategorien, PKW bis 3,50 Tonnen und LKW ab 3,50 Tonnen. Die PKW-Maut wird, kilometerunabhängig, über die Autobahnvignette bezahlt, die LKW-Maut ist kilometerabhängig und zusätzlich noch in drei Kategorien, nach der Achsenanzahl des LKWs, aufzuteilen.¹⁰⁴

¹⁰² Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

¹⁰³ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

¹⁰⁴ Quelle; Home Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- AG, Tarife – Vignettentarife – Vignettenpreise pro Fahrzeugkategorie.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=59> – Aufruf: 10.05.2009

Die Mautabgaben sind in den nachfolgenden Grafiken aufgelistet.





	10-Tages- vignette	2-Monats- vignette	Jahres- vignette
A ► Motorrad 	EUR 4,40	EUR 11,10	EUR 29,50
B ► Kfz bis einschl. 3,5t hzG   	EUR 7,70	EUR 22,20	EUR 73,80

Abb. 8: Vignettentarife – Vignettenpreise pro Fahrzeugkategorie.¹⁰⁵

Anmerkungen: A: Einspurige Kraftfahrzeuge, auch mit Beiwagen. B: Mehrspurige Kraftfahrzeuge bis zu dem höchsten zulässigen Gesamtgewichtes von 3,5 Tonnen; das Gesamtgewicht eines allfälligen Anhängers wird zu dem Zugfahrzeug nicht dazu addiert.

			
Kategorie	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4
Achsen	2	3	4+ mehr
Tarif (exkl. Ust)	€ 0,158/km	€ 0,2212/km	€ 0,3318/km

Abb. 9: Nutzfahrzeugemaut.¹⁰⁶

Staffelung der Mautkosten aufgrund der Achsenanzahl des jeweiligen Fahrzeuges.

¹⁰⁵ Quelle; Home Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- AG, Tarife - Vignettentarife – Vignettenpreise pro Fahrzeugkategorie.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=59> – Aufruf: 10.05.2009

¹⁰⁶ Quelle; Home Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- AG, Tarife – Nutzfahrzeugemaut.
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=31> – Aufruf: 10.05.2009

Die Vergütung der Leistungen des Konzessionärs, der Bonaventura, erfolgt über ein kombiniertes Vergütungsmodell. Dieses Vergütungsmodell sieht vor, dass die Zahlung von der Asfinag an die Bonaventura zu einem geringen Teil aus einer **Schattenmaut**, diese ist verkehrsmengenabhängig, und zum größeren Teil aus rein **leistungsabhängigen Verfügbarkeitszahlungen** besteht.¹⁰⁷

Bereits in den Ausschreibungsunterlagen der Asfinag wurden die Vergütungszahlungen an den Konzessionär klar definiert. Die Schattenmaut- und die Verfügbarkeitszahlungen mussten von den Bietern mit der Gesamtleistung angeboten werden.¹⁰⁸

Die von der Asfinag zu bezahlenden Beträge wurden zu Beginn des Public Private Partnership (PPP) Modells fixiert, sind jedoch durch die Verfügbarkeit der Straßen variabel.

Dieses kombinierte Vergütungsmodell sieht also vor, dass zu ca. 30% über Schattenmaut pro Fahrzeugkilometer vergütet wird. Bei dieser Form der Zahlung herrscht das Problem des Verkehrsmengenrisikos.

Die restlichen 70% des Modells sind die Verfügbarkeitszahlungen. Hier gibt es kein Verkehrsmengenrisiko.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Asfinag und PPP.
<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243&pid=18> - Aufruf: 10.05.2009

¹⁰⁸ Vgl. Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- AG: Ausschreibungsunterlage PPP Ostregion – Paket 1, Ordner 1, Wien, 2005, S. 6-8

¹⁰⁹ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Asfinag und PPP.
<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243&pid=18> - Aufruf: 10.05.2009

In den folgenden beiden Grafiken ist das kombinierte Vergütungsmodell dargestellt:

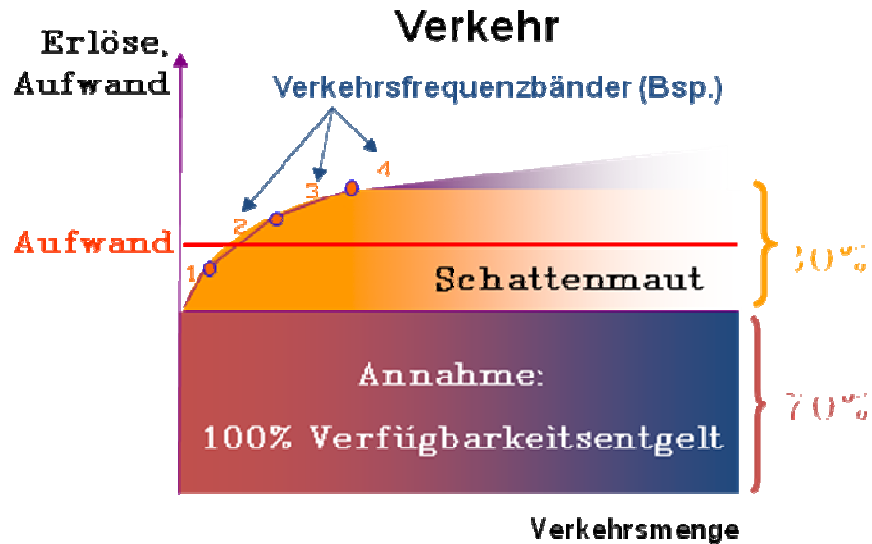


Abb. 10: Kombiniertes Vergütungsmodell der Asfinag 1.¹¹⁰

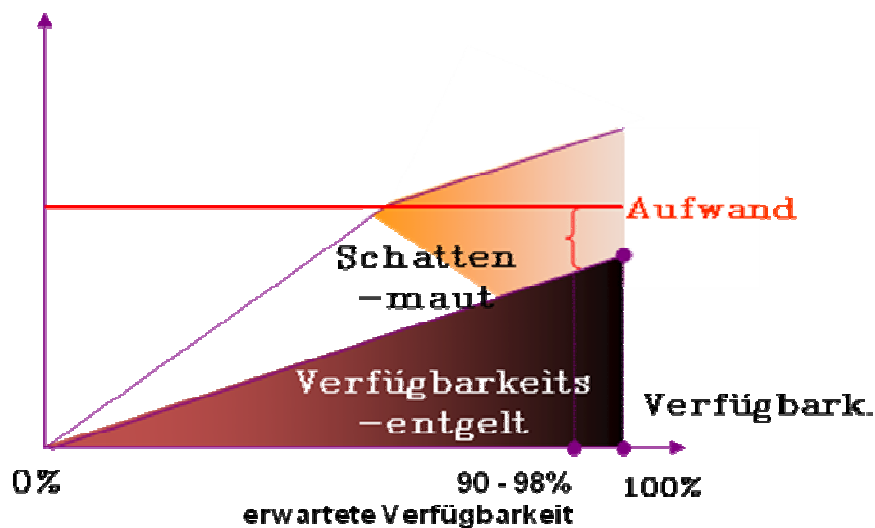


Abb. 11: Kombiniertes Vergütungsmodell der Asfinag 2.¹¹¹

¹¹⁰ Quelle: Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag. www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19 - Aufruf 06.05.2009

¹¹¹ Quelle: Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag. www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19 - Aufruf 06.05.2009

Die Schattenmautzahlung ist somit die Zahlung für die gezählten Fahrzeuge je Straßenabschnitt.

Mit den leistungsabhängigen Verfügbarkeitszahlungen wird die Bonaventura für die permanente Verfügbarkeit und die von der Asfinag definierten Qualitätsbedingungen der Straßen entlohnt. Zu Abschlägen dieses Zahlungsanteiles kommt es durch die von der Asfinag festgestellten Schlechtleistungen des Konzessionärs.¹¹²

Oberste Priorität hat somit die **Aufrechterhaltung** des reibungslos fließenden Verkehrs durch die Bonaventura. Die Einnahmen staffeln sich des Weiteren auch nach den Stoßzeiten des Verkehrsaufkommens, welche in den Morgen-, Mittag- und in den Abendstunden ihren Höhepunkt erreichen und somit beispielsweise bei einer Sperrung eines Fahrstreifens aufgrund von Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten in diesen Zeiträumen drastisch reduziert sind. Die Bonaventura wird jegliche Arbeiten außerhalb dieser Stoßzeiten, um ihre maximalen Einnahmen zu erzielen, durchführen.

Ebenso zu den **Slechtleistungen** der Bonaventura zählen unter anderem die teilweise Beeinflussung durch Mäharbeiten am Mittelstreifen der Fahrbahnen, die Innenreinigung der Tunnelwände, Reparaturarbeiten von Lärmschutzwänden und der Leiteinrichtungen. Unfälle führen auch zu einer Unterbrechung des fließenden Verkehrs und sind dadurch auch in den Schlechtleistungen inkludiert.

Das Management aller erforderlichen durchzuführenden Arbeiten wird von der Bonaventura, unter Berücksichtigung aller notwendigen Kostenfaktoren um ein Maximum der Einnahmen zu erreichen, optimiert und entsprechend ausgeführt. Dies bringt auch Vorteile für den einzelnen Benützer dieses Straßennetzes.

¹¹² Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Asfinag und PPP.
<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243&pid=18> - Aufruf: 10.05.2009

2.3. Mögliche Schwachstellen, Risiken und deren Bereinigung

Bei jedem Public Private Partnership (PPP) Modell sind **Schwachstellen** und **Risiken** vorhanden. Durch die gemeinschaftliche Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Wirtschaftsteilnehmer können diese negativen Punkte aufgeteilt und klassifiziert werden.

In der Regel können bei der Umsetzung von Bauprojekten bei Public Private Partnerships (PPP) die nachfolgenden Risiken als die Wichtigsten aufgezählt werden:

- Planungskosten und Dauer der Planung
- Kosten des Bauvorhabens und die Bauzeit
- Kosten der Betreuung
- Kosten der Instandhaltung
- Leistungsqualität
- Verfügbarkeit
- Risiko des Restwertes
- Risiken aus gesetzlichen Vorschriften

Die genau festgelegte Aufteilung der Schwachstellen und Risiken zwischen den Public Private Partnership (PPP) Partnern ist ein wichtiger Grundstein für die Effizienzsteigerung des jeweiligen Projektes.¹¹³

In den folgenden Abschnitten werden die Risiken, Schwachstellen und die Bereinigung bei dem Infrastrukturprojekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ durchleuchtet.

¹¹³ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 49f.

2.3.1. Schwachstellen und Risiken

Restlos alle möglichen **Schwachstellen und Risiken** bei dem Infrastrukturprojekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, welches in Form eines Public Private Partnership (PPP) Modells umgesetzt wird, können, da der Bau dieses Projektes noch nicht zur Gänze abgeschlossen ist und auch die Konzessionsdauer über einen Zeitraum von 30 Jahren abgeschlossen wurde, noch nicht explizit angeführt und analysiert werden.

Mögliche Schwachstellen entstehen bereits beim Abschluss des Konzessionsvertrages zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Wirtschaftsteilnehmer. Wichtig ist die grundsätzliche Prüfung, ob das jeweilige umzusetzende Projekt für die Ausführung als Public Private Partnership (PPP) Modell geeignet ist, sprich die Strukturen innerhalb der Partnerschaft konform mit den zu erreichenden Zielen laufen. Es bedarf zwischen den beiden Partnern, der Bonaventura GmbH¹¹⁴ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - und der Asfinag AG¹¹⁵ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - genauer und klarer Regelungen von Beginn an.

Risiken können beim Konzessionsmodell für den privaten Wirtschaftsteilnehmer auftreten, denn laut dem österreichischen Vergaberecht ist eine Konzession nur dann gegeben, wenn der private Partner des Public Private Partnership (PPP) Modells den maßgeblichen Anteil des Marktrisikos trägt und die Zuzahlungen der öffentlichen Hand eine festgelegte, maximale Höhe nicht überschreiten.

Die öffentliche Hand, die Asfinag, wird versuchen, die Risiken und die möglichen Schwachstellen an den privaten Partner, die Bonaventura, abzutreten, wobei die

¹¹⁴ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

¹¹⁵ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

Gefahr der Ungleichheit entstehen wird und die Bonaventura im Gegenzug versuchen wird, diese Risiken abzuwälzen bzw. sich dagegen abzusichern.¹¹⁶

Ebenso birgt die nicht explizit definierte Kompetenzaufteilung zwischen den Partnern große Gefahren. Dieses nicht ordnungsgemäße Zusammenspiel zwischen der Asfinag und der Bonaventura könnte zu erheblichen Verzögerungen bei der Ausführung des Infrastrukturprojektes führen.

Risiken für die Bonaventura könnten auch durch etwaige Schwachstellen in der Vorplanung durch die Asfinag, vor Abschluss des endgültigen Konzessionsvertrages, entstanden sein, wenn somit die Feinplanung und die genaue Abstimmung der Leistungserbringung nicht ordnungsgemäß ausgeführt wurden. Dies gilt auch bei den bereits durchgeführten Behördenverfahren, wie z. B. bei den Umweltverträglichkeitsprüfungen der Straßensysteme.

Für die Bonaventura, welche für die gesamte Finanzierung des Projektes verantwortlich ist, besteht in der Kapitalaufbringung ein hoher Risikofaktor. Das Projekt wird nicht nur durch Eigenkapital, sondern auch durch Fremdkapital finanziert. Hier können durch die unterschiedlichen Entwicklungen am Kapitalmarkt Risiken entstehen und hohe Kosten verursachen.

Risiken können auch während der Bauzeit durch die Erhöhung der Bau- und Energiekosten, die in den letzten Jahren bereits explodiert sind, entstehen wenn falsche Annahmen in der Zeit der Angebotsphase durch die Bonaventura kalkuliert wurden. Die Kostensteigerungen sind grundsätzlich zum größten Teil nicht an die Asfinag weiter zu verrechnen.

¹¹⁶ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag.
www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19 - Aufruf 06.05.2009

Ebenso in Betracht zu ziehen ist der Betrieb der Straßennetze durch die Bonaventura, der bei dem Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ über einen Zeitraum von 30 Jahren nach der Baufertigstellung auszuführen ist. Eine Kostenerhöhung im großen Ausmaß führt zu unausweichlichen Mehrkosten in dieser Phase des Projektes und diese müssen von der Bonaventura getragen werden.

Ein weiteres Risiko birgt die Verkehrsauslastung des gesamten Straßennetzes. Zwar sind zahlreiche Studien für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Europa und Österreich vorhanden, die tatsächliche Entwicklung in den kommenden Jahren geben sie aber nicht bekannt. Zu beachten sollte sein, dass die höher steigenden Treibstoffkosten und der Ausbau von alternativen Transportwegen, wie beispielsweise Eisenbahnstrecken, zu einer Reduktion des Straßenverkehrs führen können.¹¹⁷

Die Bonaventura erhält von der Asfinag nicht nur die leistungsabhängigen Verfügbarkeitszahlungen, sondern auch die Schattenmautzahlungen. Die Schattenmaut stellt für die Bonaventura somit ein Verkehrsmengenrisiko dar, da dieser Betrag von den gefahrenen Kilometern der Straßenbenützer berechnet wird.¹¹⁸

Bei jedem Projekt sind von Beginn an Risiken und Schwachstellen vorhanden. Werden diese nicht ordnungsgemäß bearbeitet, kann dies zu erheblichen Verzögerungen und in weiterer Folge zu enormen Kosten für beide Public Private Partnership (PPP) Partner führen.

¹¹⁷ Vgl. Weidlinger, Karl: Gespräch/Diskussion über das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, Salzburg, 03.11.2009

¹¹⁸ Vgl. Homepage Asfinag – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs – AG, Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag.
www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19 - Aufruf 06.05.2009

2.3.2. Bereinigung

Die **Bereinigung** von Risiken und Schwachstellen eines Projektes sollte generell hohe Priorität besitzen um dem möglichen Misserfolg auszuweichen. Bei dem Infrastrukturprojekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ lassen sich die möglichen Schwachstellen und die Risiken derzeit nur unter Ausschluss der tatsächlichen Wirklichkeit anführen, da sich dieses Projekt noch in der Ausführungsphase befindet und die Auswirkungen der Risiken und Schwachstellen nicht zur Gänze absehbar sind (siehe dazu auch Punkt 2.3.1).

Bereinigt werden müssen die möglichen Schwachstellen und Risiken sofort nach der Entstehung, denn hier kann noch ohne größere Schäden entgegengewirkt werden.

Bereits die beim Abschluss des Konzessionsvertrages zwischen der Asfinag AG¹¹⁹ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - und der Bonaventura GmbH¹²⁰ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - fehlgeschlagenen Punkte bzw. Definitionen in diesem Vertrag sollten umgehend mit einem Begleitschreiben oder einer Vertragsabänderung korrigiert werden. Die nicht korrekt vereinbarten Vertragsgegenstände bedürfen, auch im Nachhinein, einer klaren Regelung.

Jeder Public Private Partnership (PPP) Partner versucht während der Projektdauer so viele Risiken wie nur möglich an den anderen abzuwälzen. Dieses Ungleichgewicht der Risikoaufteilung sollte bereinigt werden.

Schwachstellen in der Planung durch den öffentlichen Partner können zu erheblichen Mehrkosten der Bonaventura führen, um diese Kosten weitergeben zu können, sollte sofort auf die Schwächen hingewiesen werden und die Mehrkosten angemeldet werden. Diese Planungsschwächen sollten korrigiert werden, damit diese nicht zu Bauzeitverlängerungen führen.

¹¹⁹ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

¹²⁰ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

Mögliche Risiken der Kapitalaufbringung der Bonaventura einerseits durch Eigenkapital und andererseits als größerer Teil als Fremdkapital, sollten über transparente und prüfbare Finanzierungsformen auf ein Minimum gebracht werden.

Die Schwachstellen, entstanden in der Kalkulations- und Planungsphase der Bonaventura, beispielsweise die nicht vorhersehbare Kostenentwicklung, sollten über ein gut funktionierendes Nachtragswesen kompensiert werden. Die entstandenen Kosten können, soweit dies aufgrund der gesetzlichen Lage möglich ist und auch konform mit dem Konzessionsvertrag läuft, an den Public Private Partnership (PPP) Partner weiterverrechnet werden.

Risiken und Schwachstellen findet man sicher auch während des Betriebs der neuerrichteten Straßennetze durch die Bonaventura. Hier gibt es in Österreich nur wenige Erfahrungswerte, da das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ das erste dieser Art ist. Die Steigerung der Kosten während der Betriebsphase über 30 Jahre sollte auf ein Minimum beschränkt werden.

Die Risiken und auch eventuelle Schwachstellen der **Verkehrsauslastung**, diese ist wichtig für das kombinierte Vergütungsmodell der Asfinag von Schattenmaut- und leistungsabhängigen Verfügbarkeitszahlungen, können nach Inbetriebnahme der Straßennetze bereinigt werden. Die Ausführung dieses Public Private Partnership (PPP) Modells basiert auf Statistiken der Verkehrsentwicklungen in Österreich und Europa. Die tatsächliche Entwicklung kann jedoch nicht vorhergesagt werden.

Die Bereinigung von Risiken und Schwachstellen sollte oberste Priorität besitzen.

2.3.3. Konsequenzen

Die Risiken und Schwachstellen bei dem Infrastrukturprojekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ lassen sich konkret erst nach Baufertigstellung und anschließendem Betrieb der Straßennetze klassifizieren und analysieren.

Schwachstellen, die vor Abschluss des Konzessionsvertrages zwischen der Asfinag AG¹²¹ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - und der Bonaventura GmbH¹²² - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt - entstanden sind, führen zu erheblichem Mehraufwand bei der weiteren Planung und Finanzierung. Jede Vertragsabänderung ist mit viel Zeitverlust und erheblichem Mehraufwand an Kapital verbunden. Ebenso als Konsequenz zu sehen bleiben die eventuell eintretenden zeitlichen Verschiebungen des gesamten Projektes während der Ausführung.

Die Risikoabwälzung von der Asfinag an die Bonaventura bzw. auch in umgekehrter Reihenfolge wird zu einem Mehraufwand (Kapital, Zeit) führen. Die Konsequenzen sind hier eventuelle Mehrkosten.

Finanzierungsschwachstellen und die Risiken der Kapitalaufbringung haben zur Konsequenz, dass die Kosten dafür, beispielsweise für Kredite, durch die Absicherung ansteigen können.

Auch die noch nicht vorhandenen Erfahrungswerte in Österreich bei einer Konzessionslaufzeit eines Infrastrukturprojektes über den Zeitraum von 30 Jahren samt Bau und Betrieb können zu unvorhersehbaren Kosten führen. Die Konsequenz daraus führt primär zu einer maximalen Vermeidung des Mehraufwandes. Beide Partner werden versuchen die entstehenden Kosten an den anderen abzuwälzen.

¹²¹ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

¹²² Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

3. Abschließende Betrachtung

Abschließend folgt in dieser Arbeit mit dem Thema „Public Private Partnership (PPP) in Österreich – das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon““ noch eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Punkte als abschließende Betrachtung. Der Ergebnisbetrachtung folgt der Punkt Maßnahmen und anschließend wird als Konsequenz noch die Zukunft von Public Private Partnership (PPP) Modellen im österreichischen Infrastrukturbereich beleuchtet.

3.1. Ergebnis

Das Hauptziel dieser vorliegenden Arbeit war es, das Thema **Public Private Partnership (PPP)** in einem groben Überblick zu erläutern.

Der Begriff Public Private Partnership (PPP) oder Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP) bezeichnet die Zusammenarbeit der öffentlichen Hand (der jeweiligen zuständigen Bereiche von Bund, Ländern und Kommunen) als Auftraggeber und der privaten Wirtschaft als Auftragnehmer mit dem Ziel einer wirtschaftlicheren Erfüllung von öffentlichen Aufgaben.¹²³

Zu Beginn, in Punkt 1 und den nachfolgenden Unterpunkten, wurde allgemein über diese alternative Form der Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Wirtschaftsteilnehmer geschrieben. Hierbei wurde festgestellt, dass die Notwendigkeit von neuen Infrastrukturbauten, aufgrund der Globalisierung und der Erschließung neuer Regionen, große Priorität besitzt. Die Wichtigkeit der Umsetzung dieser Staatsaufgaben spiegelt sich auch in der Standortsicherheit der österreichischen Unternehmen, ebenso dienen Infrastrukturerschließungen dem Fortschritt der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes.

¹²³ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 3.

Der Bedarf der dazu nötigen Finanzierungsmittel durch die öffentliche Hand kann jedoch nicht gedeckt werden, da sich die Haushaltslage in Österreich in den letzten Jahren stark verschlechtert hat. Dagegen angekämpft wird durch die Ausführung von Projekten in Form von Public Private Partnership (PPP) Modellen.

In weiterer Folge wurden die Wesensmerkmale von Public Private Partnership (PPP) Modellen in diesem Kapitel bearbeitet. Hier kann zusammenfassend festgehalten werden, dass diese Form der Zusammenarbeit nicht mit Privatisierungen gleichzusetzen sind, diese Form jedoch die Möglichkeit bietet, eine Chancen- und Risikoverteilung zwischen dem öffentlichen und privaten Partner durchzuführen. Es handelt sich auch um keine reinen Finanzierungsgeschäfte, da diese Modelle auch die Ausführung des gemeinsamen Projektes beinhalten.

Die Vorteile einer Projektausführung im Rahmen eines Public Private Partnership (PPP) Modells bringen große Vorteile für beide Partner. Durch die Verbindung der Vorteile für die jeweiligen Partner und das Zusammenspiel von Know-How und Kompetenzen, also die optimale Nutzung der vorhandenen Ressourcen, kommt es zu einer kostengünstigeren, schnelleren Umsetzung des Gesamtprojektes.

Das Hauptziel bei der Realisierung von Public Private Partnerships (PPP) ist es Effizienzgewinne umzusetzen, indem der private Wirtschaftsteilnehmer über den gesamten Lebenszyklus in das jeweilige Projekt involviert ist.¹²⁴

Die verschiedenen Anwendungsbereiche von Public Private Partnership (PPP) fordern unterschiedliche, optimal an das jeweilige umzusetzende Projekt angepasste Modelle. Grundsätzlich wurden drei Gruppen in dieser Arbeit erklärt.

¹²⁴ Vgl. Jonas, Stefanie: Modelle des Public Private Partnership – Vertragsgestaltung und Finanzierungslösungen, Saarbrücken, 2007, S. 7.

Begonnen wurde mit dem **Betreibermodell**. Hier werden neben der Projektentwicklung auch Leistungen wie der Betrieb, die Instandhaltung, die Wartung etc. vom privaten Partner übernommen.

Das **Kooperationsmodell** sieht vor, dass öffentlich Aufgaben an eine privatrechtliche Gesellschaft übertragen werden. An dieser neu gegründeten Gesellschaft sind die öffentliche Hand und ein oder mehrere Unternehmen vom privaten Sektor beteiligt.

Abschließend wurde noch das **Konzessionsmodell** durchleuchtet. Bei diesem Modell der Partnerschaft wird dem privaten Unternehmen das Recht übergeben, seine Kosten direkt über die eingehobenen Entgelte der Nutzer zu finanzieren.

Abgeschlossen wurde dieses Kapitel mit der Feststellung, dass die Auswahl des Public Private Partnership (PPP) Modells „maßgeschneidert“ auf das zu verwirklichende Projekt, um das gemeinsame Ziel auf ein Optimum zu bringen, erfolgen sollte.

Das in Österreich erste große Public Private Partnership (PPP) im Bereich Infrastrukturwesen wurde im **Hauptteil, 2. Kapitel**, bearbeitet. Dieses Projekt ist unter **„PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“** bekannt.

Hierbei handelt es sich um ein Bauvorhaben im Osten Österreichs. Errichtet werden 51 Kilometer hochrangiges Straßennetz, das sind Autobahnen und Schnellstraßen, inklusive notwendiger Brücken-, Lärmschutz-, Raststätten-Tunnelbauten, etc. Dieses Projekt beinhaltet die Straßensysteme mit den Bezeichnungen S1, S2, und A5, deren symbolische, optische Anordnung ein Ypsilon in umgedrehter Position ergibt. Somit entstand auch der Name des Projektes.

Das Straßennetz des Bauvorhabens „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ wurde in der nachstehenden Grafik vorgezeigt:

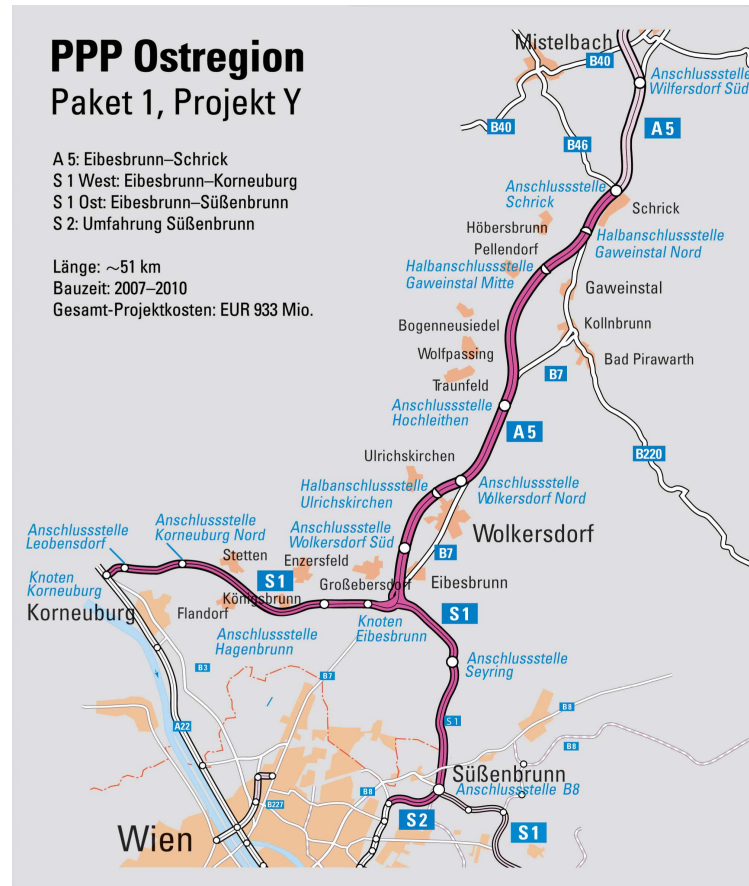


Abb.12: Streckenverlauf des Gesamtprojektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“¹²⁵

In Punkt 2.1. wurde auf die Hintergründe samt der Erklärung der involvierten Partner des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ eingegangen. Bei diesem vorliegenden Public Private Partnership (PPP) Modell ist die öffentliche Hand durch die **Asfinag AG**¹²⁶ – in weiterer Folge nur noch Asfinag genannt - vertreten. Der private Wirtschaftsteilnehmer ist die **Bonaventura GmbH**¹²⁷ - nachfolgend nur noch Bonaventura genannt.

¹²⁵ Quelle: Homepage Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH, Projektbeschreibung.
http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1 - Aufruf: 09.05.2009

¹²⁶ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

¹²⁷ Bonaventura: Bonaventura Straßenerrichtungs GmbH

Ziel hier war es die beiden Partner, welche das Infrastrukturprojekt gemeinschaftlich ausführen, zu durchleuchten. Ersichtlich sind die jeweiligen Unternehmensstrukturen und Beteiligungen auch an den Organigrammen der beiden Partner.

Die Aufgabenteilung innerhalb des Projektes zwischen der Asfinag und Bonaventura wurde auch veranschaulicht.

Die **Arge PPP Ostregion**, welche für die eigentliche Ausführung des Baus des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ gegründet wurde, ist im Punkt 2.1.3 ersichtlich. Die Arge PPP Ostregion sieht ihre hauptsächlichen Aufgaben in den Bereichen der Feinkoordination der Planung, der Behördenverfahren und der Abstimmung der auszuführenden Bauarbeiten. Die einzelnen Bauleistungen werden von der Arge PPP Ostregion wieder an weitere selbstständige Unternehmen weiter vergeben. Die Struktur der Arge PPP Ostregion ist in der Abbildung 6 dieser Arbeit ersichtlich.

Im **mittleren Teil des Kapitels 2** wurden die Daten, Zahlen und Fakten des Projektes „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ detaillierter angeführt. Die Hintergründe der staatlichen Finanzierungsengpässe und die notwendige rasche Umsetzung des Infrastrukturprojektes östlich von Wien führten zu einer raschen Ausschreibung durch die Asfinag. Ausschlaggebend dafür war auch das vom BMVIT¹²⁸ eingesetzte Steering Committee, welches die Empfehlung für die Ausführung in Form eines Public Private Partnership (PPP) Modells aussprach. In weiterer Folge wurde der Zeitraum beginnend mit der Interessentensuche durch die Asfinag, über die Präqualifikation, die Auswahl der Bewerber, die Angebotsabgabe und die anschließend geführten Verhandlungen mit den Unternehmen, bis hin zur Vergabe an den Bestbieter in Form eines Konzessionsvertrages zwischen der Asfinag und der Bonaventura genau erklärt. Die Komplexität des Bauvorhabens „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ spiegelt sich im Punkt „Technischer Überblick“. Hier wurden auch die zahlreichen

¹²⁸ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

verschiedenen auszuführenden Arbeiten samt Beschreibung aufgelistet. Ebenso wurden die Meilensteine des Bauabschnittes festgehalten, um zu sehen, wie die zeitliche Umsetzung des Projektes verläuft.

Der Konzessionsvertrag des Public Private Partnership (PPP) Modells, vereinbart zwischen der Asfinag und der Bonaventura, sieht vor, dass der private Partner für den nach der Baufertigstellung beginnenden Betrieb der Straßennetze zuständig ist. Die Aufgaben der Bonaventura beinhalten jegliche Straßenerhaltungsmaßnahmen, welche ansonsten von der Asfinag durchgeführt werden.

Wie das kombinierte Vergütungsmodell bei dem Projekt über die 30-jährige Konzessionsdauer funktioniert, wird auch geklärt. Die Leistungsvergütung durch die Asfinag erfolgt über Zahlungen einer Schattenmaut, die Höhe ist 30% und über die leistungsabhängigen Vergütungszahlungen, diese betragen 70%. Die Zusammensetzung der beiden Vergütungszahlungen ist in den unter Punkt 2.2.4. angeführten Grafiken erklärt.

Das letzte Kapitel im Hauptteil schildert die möglichen Schwachstellen und Risiken des Public Private Partnership (PPP) Modells inkl. der möglichen Bereinigung und den daraus folgenden Konsequenzen.

Somit wurde in dieser vorliegenden Arbeit der Begriff Public Private Partnership (PPP) übersichtsmäßig erklärt und durch das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ praxisnah durchleuchtet. Die Vorstellung des Projektes schildert dessen Komplexität und die Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit dem privaten Unternehmen.

3.2. Maßnahmen

Die erfolgreiche Umsetzung von Infrastrukturbauvorhaben in Form eines Public Private Partnerships (PPP) Modells erfordert eine Reihe an Maßnahmen.

Die derzeitigen Situationen (Liquiditätsengpässe) der staatlichen Haushaltsbudgets erfordern die alternative Finanzierung in Kooperation bzw. gemeinschaftlicher Zusammenarbeit mit einem privaten Wirtschaftsteilnehmer. Grundsätzlich sollten beide Partner die allgemeinen Grundprinzipien und Wesensmerkmale von Public Private Partnership (PPP) Modellen kennen um das richtige Modell dafür auszuwählen. Die Unterschiede der Betreiber-, Kooperations- und Konzessionsmodelle sollten sondiert und an das jeweilige Projekt angepasst werden.

Wichtig für den Erfolg eines Projektes ist die Risikoverteilung zwischen dem öffentlichen Partner und dem privaten Unternehmen.¹²⁹

Um die bei jedem Projekt entstehenden Risiken quantitativ vergleichen und Gegenmaßnahmen setzen zu können, muss zwischen den beiden Partnern ein einheitlicher Bewertungsmaßstab angewendet werden.¹³⁰

Die Aufteilung der Risiken sollte von Beginn an klar definiert und vertraglich festgehalten werden, um die später durch diese Risiken entstandenen Mehrkosten oder Bauzeitverlängerungen auf ein Minimum zu bringen.

Ebenso ausschlaggebend für einen reibungslosen Ablauf eines Public Private Partnership (PPP) Modells ist die klare Aufgabenteilung zwischen den Partnern. Jeder muss sein Know-How und seine Kompetenzen in das umzusetzende

¹²⁹ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 77.

¹³⁰ Vgl. Borusiak, Christian: Finanzierung von Public Private Partnership Projekten – Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung, Hamburg, 2007, S. 39.

Projekt einbringen. Durch die Nutzung von gemeinsamen Ressourcen kann das Ziel auf einem wirtschaftlichen Weg erreicht werden.

Die Finanzierung von Public Private Partnership (PPP) Projekten erfolgt in der Regel durch den privaten Partner von Beginn an. Um den Kapitalbedarf während der gesamten Umsetzungsphase gewährleisten zu können, sollten transparente, überprüfbare Systeme der Kapitalaufbringung genutzt werden. Hierbei sollte als Maßnahme genannt werden, dass die gesamten Kapitalrisiken ausschließlich beim privaten Unternehmen liegen. Zu beachten ist meist der lange Zeitraum für das benötigte Kapital, sei es bei der Verwendung von Eigenkapital oder die Nutzung von Fremdkapital. Ein Fehler in der Kapitalaufbringung kann zu enormen Folgekosten und Zeitverzögerungen führen.

Die Absicherung gegen Schwächen und Fehler des Partners sollte große Priorität besitzen um sich selbst zu schützen.

Wie das Zusammenspiel zwischen der öffentlicher Hand und dem privatem Wirtschaftsteilnehmer abläuft ist in dieser Arbeit anhand des größten Infrastrukturprojektes Österreichs, genannt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ veranschaulicht worden.

Zusammenfassend sollten die Maßnahmen folgende Punkte berücksichtigen:

Die Hauptaufgabe besteht für beide Partner darin, geeignete klar strukturierte Public Private Partnership (PPP) Vertragsformen zu schaffen, die es zulassen in der praktischen Umsetzung eines Projektes die Chancen zu nutzen, die diese alternativen, partnerschaftlichen Durchführungen bieten und dabei eventuelle Risiken auf ein Minimum zu reduzieren.¹³¹

¹³¹ Vgl. Jonas, Stefanie: Modelle des Public Private Partnership – Vertragsgestaltung und Finanzierungslösungen, Saarbrücken, 2007, S. V.

3.3. Konsequenzen

Die Konsequenzen bei der Abwicklung von Projekten in Form von Public Private Partnership (PPP) Modellen sind jene, dass die öffentliche Hand und der private Wirtschaftsteilnehmer, durch die gemeinsame Nutzung von Know-How und Kompetenzen des einzelnen, in den Genuss von zahlreichen Vorteilen kommen. Diese Vorteile führen zu einer effizienteren Umsetzung eines Projektes und die dadurch entstehende Kostenminimierung.

In Österreich, im Gegensatz zu zahlreichen anderen europäischen Ländern, stecken Public Private Partnerships (PPP) noch immer in den Kinderschuhen und werden möglicherweise in manchen Bereichen erst in den kommenden Jahren mehr Bedeutung erlangen. Im Bereich Infrastrukturwesen wird derzeit das größte PPP-Projekt Österreichs, als Konzessionsmodell, abgewickelt.

Ob im Bereich Infrastrukturwesen in Österreich noch weitere Projekte in dieser alternativen Form als Public Private Partnership (PPP) Modell ausgeschrieben und umgesetzt werden, ist fraglich. Wie das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ werden in diesem Investitionsbereich des Staates lange Vertragslaufzeiten, Konzessionsvergabe beispielsweise über 30 Jahre, abgeschlossen werden müssen, um die enormen Baukosten finanzieren zu können. Zwar können solche Projekte dem Staat zahlreiche Vorteile bringen und helfen, seine staatlichen Verpflichtungen schneller umzusetzen, jedoch ist der Staat über Jahre nicht der wirkliche Eigentümer, sondern ist verpflichtet, regelmäßige Zahlungen an das private Unternehmen zu leisten.

In anderen Bereichen wird es sicherlich weiterhin zahlreiche Projekte dieser Art, welche erfolgreich abgewickelt werden, geben.

Die derzeitige wirtschaftliche Situation, hervorgerufen durch die „Finanzkrise“ der Banken und Kreditinstitute, könnte jedoch die privaten Unternehmen zum Teil abhalten, in solche Projekte zu investieren, da unter anderem die Bindung mit dem eigenen Kapital ein großes Risiko darstellt.

Wie bereits in Punkt 1.3. dieser Arbeit angeführt wurde, wird die nachfolgende Aussage des BMVIT¹³² (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) bei der Vergabe als Public Private Partnership (PPP) Modell eine ausschlaggebende Richtung weisen:

„Auf Grund der Finanzkrise und der aktuellen politischen Prioritätensetzung wird die Umsetzung von PPP-Projekten nunmehr zurückhaltender beurteilt.“¹³³

Die Asfinag AG¹³⁴ beurteilt das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“ ebenso nicht positiv, da es für sie nicht die erhofften Vorteile bringt. Dass zukünftige Projekte wieder selbst finanziert und betrieben werden, ist somit wahrscheinlich.¹³⁵

Die tatsächlichen Konsequenzen dieser Aussage können noch nicht konkretisiert werden und bleiben somit abzuwarten.

¹³² Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

¹³³ Homepage BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Public Private Partnerships.
<https://www.bmvit.gv.at/ministerium/ppp.html> – Aufruf: 19.04.2009

¹³⁴ Asfinag: Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

¹³⁵ Vgl. FRITZ, Günter, Wirtschaftsblatt: Asfinag: Aus für Privat-Autobahnen, Wien, 26.01.2009, S. 5

Literaturverzeichnis

Bücher und Monographien:

Borusiak, Christian

Finanzierung von Public Private Partnership Projekten. Risikoverteilung und –bewertung bei Projektfinanzierung und Forfaitierung. Hamburg, 2007

Brede, Helmut

Grundzüge der Öffentlichen Betriebswirtschaftslehre, München, 2005

Bremer, Brigitte G.

Public Private Partnership. Ein Praxislexikon. Köln, 2005

Eilmansberger, Thomas; Holoubek, Michael; Kalss, Susanne; Lang, Michael; Lienbacher, Georg; Lurger, Brigitta; Potacs, Michael

Public Private Partnership, Wien, 2003

Gerstlberger, Wolfgang; Schneider, Karsten

Öffentlich Private Partnerschaften. Zwischenbilanz, empirische Befunde und Ausblick, Berlin, 2008

Jonas, Stefanie

Modelle des Public Private Partnership – Vertragsgestaltung und Finanzierungslösungen, Saarbrücken, 2007

Klabe, Michael

Sind Public Private Partnerships für Europäische Regionen wirtschaftlich?
Ein Vergleich zwischen Schottland und Nordrhein-Westfalen, Hamburg, 2009

Kutschker, Michael; Schmid, Stefan

Internationales Management, 5. Auflage, München, 2006

Streckenbach, Maren-Susan

Public-Private-Partnership. Begriffsabgrenzung, Funktionsweise und Entwicklung von öffentlich-privaten Kooperationen in Deutschland, Norderstedt, 2005

Diplomarbeiten:**Schima, Manfred**

Public Private Partnership – Neue Kooperationsformen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben aus betriebswirtschaftlicher, rechtlicher und steuerlicher Sicht, dargestellt am Beispiel der kommunalen Siedlungswasserwirtschaft. Diplomarbeit eingereicht am Institut für Verwaltungsrecht und Verwaltungslehre, Abteilung für Finanz- und Steuerrecht an der Johannes Kepler Universität Linz, Linz, 2000

Seyerlehner, Robert

Public Private Partnership als Finanzierungsmöglichkeit für die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Theater. Diplomarbeit eingereicht am Institut für Betriebswirtschaftslehre der gemeinwirtschaftlichen Unternehmen (IBGU) an der Johannes Kepler Universität Linz, Linz, 2006

Wallner, Christina

Public Private Partnership – Neue Kooperationsformen zur Erfüllung kommunaler Infrastrukturaufgaben. Diplomarbeit eingereicht am Institut für Betriebswirtschaftslehre der gemeinwirtschaftlichen Unternehmen (IBGU) an der Johannes Kepler Universität Linz, Wels, 2002

Dissertation:

Pree, Martin

Neue Einsatzmöglichkeiten von Public Private Partnership zur Finanzierung öffentlicher Einrichtungen, Reichenthal, 2002. Dissertation eingereicht an der Johannes Kepler Universität Linz, Reichenthal, 2002

Beiträge in Zeitschriften und Zeitungen:

FRITZ, Günter

Asfinag: Aus für Privat-Autobahnen; in: Wirtschaftsblatt, Wien, 26.01.2009

Klotz, Oswald M.

Baustellenreport, Halbzeit der Superlative; in: a3 Bau, Mödling, 20.11.2008

Niederösterreichische Nachrichten

Wer steckt hinter Bonaventura?, Gänserndorf, 04.11.2008

Niederösterreichische Nachrichten

60 Prozent zur Halbzeit, Mistelbach, 04.11.2008

Oberösterreichische Nachrichten

In Österreich steckt PPP noch in den Kinderschuhen, Linz, 17.10.2008

Österreichische Bau.Zeitung

Erster Tunnel im Weinviertel, Wien, 24.10.2008

Profil

Codename Ypsilon, Wien, 20.10.2008

Siebenbürger, Ralf

Stabilität und Qualität im Untergrund: in Österreichische Bau.zeitung, Wien, 14.11.2008

Zement + Beton

Die größte Baustelle Mitteleuropas, Arge PPP Ostregion, Wien, 2/2009

Internetquellen:

Asfinag

PPP Public Private Partnership.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=407>

(Aufruf: 19.04.2009)

Asfinag

FAQ – Was ist PPP, Vor- und Nachteile von PPP Projekten.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=213>

(Aufruf: 16.10.2008)

Asfinag

Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Aufgabenteilung im Konzessionsmodell.

<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19>

(Aufruf 06.05.2009)

Asfinag

Über uns.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=32>

(Aufruf: 19.04.2009)

Asfinag

Die Aufgaben.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=121>

(Aufruf: 19.04.2009)

Asfinag

Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag.

www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19

(Aufruf 06.05.2009)

Asfinag

Struktur. <http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=125>

(Aufruf: 19.04.2009)

Asfinag

Betriebsstruktur neu.

http://www.asfinag.at/index.php?module=DD_topictree&func=imageenlarge&text=Betriebsstruktur+neu&picurl=index.php%3Fmodule%3DPhotoshare%26amp%3Btype%3Dshow%26amp%3Bfunc%3Dviewimage%26amp%3Biid%3D415

(Aufruf: 07.05.2009)

Asfinag

PPP Public Private Partnership.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=407>

(Aufruf: 09.05.2009)

Asfinag

Vergabeverfahren PPP Ostregion – Paket 1.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=210>

(Aufruf: 09.05.2009)

Asfinag

Tarife - Vignettentarife – Vignettenpreise pro Fahrzeugkategorie.

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=59>

(Aufruf: 10.05.2009)

Asfinag

Tarife – Nutzfahrzeugemaut..

<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=31>

(Aufruf: 10.05.2009)

Asfinag

Asfinag und PPP.

[http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243
&pid=18](http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243&pid=18)

(Aufruf: 10.05.2009)

Asfinag

Die Asfinag & das Projekt PPP Ostregion – Grundlegendes zur Asfinag.

[www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&
fid=download1&pid=19](http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=221&fid=download1&pid=19)

(Aufruf 06.05.2009)

Asfinag

Asfinag und PPP.

[http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243
&pid=18](http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=243&pid=18)

(Aufruf: 10.05.2009)

BMF – Bundesministerium für Finanzen

Public Private Partnerships.

https://www.bmf.gv.at/budget/privatepublicpartne_7614.htm?q=ppp

(Aufruf: 02.05.2009)

BMF – Bundesministerium für Finanzen

Public Private Partnerships - Kompetenzzentrum.

https://www.bmf.gv.at/Budget/PrivatePublic/Partne_7614.htm

(Aufruf: 28.10.2008)

BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Public Private Partnerships.

<https://www.bmvit.gv.at/ministerium/ppp.html>

(Aufruf: 19.04.2009)

BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Der österreichische Generalverkehrsplan (GVP-Ö).

http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/generalverkehrsplanung/gvp_alt.html

(Aufruf 09.05.2009)

Bonaventura

PPP Public Private Partnership.

http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_Kat=2

(Aufruf: 05.05.2009)

Bonaventura

Projektbeschreibung. http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1

(Aufruf: 07.05.2009)

Bonaventura

Wir über uns.

http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=7

(Aufruf: 07.05.2009)

Bonaventura

Wer ist Bonaventura?. http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1

(Aufruf: 07.05.2009)

Bonaventura

Hochtief.

<http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P Txt=22>

(Aufruf: 08.05.2009)

Bonaventura

Egis. <http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P Txt=24>

(Aufruf: 08.05.2009)

Bonaventura

Arge PPP Ostregion.

<http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P Kat=6>

(Aufruf: 08.05.2009)

Bonaventura

Arge PPP Ostregion.

<http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P KatGr=1>

(Aufruf: 09.05.2009)

Bonaventura

Projektbeschreibung.

<http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P KatGr=1>

(Aufruf: 09.05.2009)

Bonaventura

Behördenverfahren/Trassenverordnung.

<http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P KatSub=16>

(Aufruf: 08.05.2009)

Bonaventura

Technischer Überblick.

<http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P KatSub=14>

(Aufruf: 08.05.2009)

Bonaventura

Projektdaten.

http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=28

(Aufruf: 08.05.2009)

Bonaventura

Projektdaten.

http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatSub=32

(Aufruf: 09.05.2009)

Bonaventura

Projektbeschreibung.

http://www.bonaventura.co.at/cgi-bin/TCgi.cgi?Target=home&P_KatGr=1

(Aufruf: 09.05.2009)

Europa – EU

Öffentliches Auftragswesen, Grünbuch zu öffentlich-privaten Partnerschaften.

<http://europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l22012.htm>

(Aufruf: 02.05.2009)

Wirtschaftsblatt

Kein PPP für Brenner-Tunnel.

<http://wirtschaftsblatt.at/archiv/2753334/print.do>

(Aufruf: 27.06.2009)

Sonstige Quellen:

Alpine Bau GmbH

Wir sind dort, wo gebaut wird. Weltweit – Unsere Leistungen im Überblick.
Salzburg, 2008

Alpine Bau GmbH

2008 Highlights. Salzburg, 2008

Alpine Bau GmbH

Geschäftsbericht 2008. Marketing und Konzernkommunikation. Salzburg,
2009

Alpine Bau GmbH, Sportstättenbau

Wie sportlich Sie es auch nehmen – Unser Spektrum im Sportstättenbau.
Salzburg, 2009

Asfinag - Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- AG

Ausschreibungsunterlage PPP Ostregion – Paket 1, Ordner 1, Wien, 2005

Bös, Dieter; Schneider, Friedrich

Private-public partnership: Gemeinschaftsunternehmen zwischen Privaten
und der öffentlichen Hand, Arbeitspapier der Johannes Kepler Universität
Linz, Linz, 1996

Gespräch/Diskussion:

Weidlinger, Karl, DI

Ehemaliger Geschäftsführer der Alpine Bau GmbH

Gespräch/Diskussion über das Projekt „PPP Ostregion Paket 1, Projekt Ypsilon“, Salzburg, 03.11.2008

Erklärung zur selbstständigen Anfertigung der Arbeit

Erklärung:

Ich erkläre, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel erstellt habe.

Bearbeitungsort, Datum

Unterschrift

